



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) toimivuusarviointi

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) toimivuusarviointi

Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Ympäristöministeriö

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf: 978-952-361-050-7

ISSN pdf: 2490-1024

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2023

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) toimivuusarviointi

Ympäristöministeriön julkaisu 2023:43		Teema	Rakennettu ympäristö
Julkaisija	Ympäristöministeriö		
Tekijä/t	Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola	Sivumäärä	171
Kieli	suomi		

Tiivistelmä

Vuonna 1980 voimaan tullut laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978, ns. kunnossapitolaki) on osin vanhentunut ja vaatii päivittämistä etenkin laissa esitettyjen vastuiden, terminologian ja määritelmien osalta. Pelkästään 2010-luvulla on tullut paljon uutta kunnossapitolain alaiseen toimintaan vaikuttavaa lainsäädäntöä.

Monet toimivuusarviointityössä esille tulleet muutostarpeet liittyivät muihin lakeihin. Tarkempaa tarkastelua ja lakien yhteensovittamista edellyttävät mm. tuleva alueidenkäyttölaki sekä verkosto-omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa ohjaava lainsäädäntö. Myös useasti esille nousut, ankarana pidetty kunnossapitovelvollisen korvausvastuu edellyttää useamman lain tarkastelua.

Keskeisiksi kunnossapitolain muutostarpeiksi nousivat lisäksi kuntien määräysvallan lisääminen kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden hallintaan, hallinnollisen laiminlyönti- ja virhemaksun lisääminen lakiin, jalkakäytävien talvikunnossapitovastuun uudelleen arviointi, talvikunnossapidon palvelutason määrittäminen sekä tiedonhallinta.

Toimivuusarviointityössä on kerätty laajasti eri osapuolien näkemyksiä kunnossapitolain uudistamisen tarpeista. Esiitettyjen muutos- ja päivitystarpeiden osalta on syytä selvittää vaikutuksia tarkemmin ja laaja-alaisesti ennen kunnossapitolain uudistamista.

Asiasanat	kadut, kunnossapito, kunnossapitolaki, puhtaanapito, toimivuusarviointi, yleiset alueet		
ISBN PDF	978-952-361-050-7	ISSN PDF	2490-1024

Julkaisun osoite <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-050-7>

Utvärdering av hur lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) fungerar

Miljöministeriets publikationer 2023:43		Tema	Byggd miljö
Utgivare	Miljöministeriet		
Författare	Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola	Sidantal	171
Språk	finska		
Referat	<p>Lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978, den så kallade underhållslagen), som trädde i kraft 1980, är delvis föråldrad och behöver uppdateras i synnerhet i fråga om de ansvar, den terminologi och de definitioner som anges i lagen. Bara under 2010-talet har det kommit mycket ny lagstiftning som påverkar den verksamhet som avses i underhållslagen.</p> <p>Många av de ändringsbehov som framkom i utvärderingen hade samband med andra lagar. En noggrannare granskning och samordning av lagarna krävs bland annat till följd av den kommande lagen om områdesanvändning samt den lagstiftning som styr anläggningen och underhållet av nättillgångarna. Också ersättningsansvaret för den som är skyldig att sköta underhållet, som ofta lyfts fram och som ansetts vara strikt, förutsätter att flera lagar ses över.</p> <p>Andra centrala ändringsbehov som kom fram i fråga om underhållslagen handlade om att öka kommunernas bestämmanderätt i kontrollen av arbeten som utförs på gator och andra allmänna områden, att ta in en administrativ försumelseavgift och felavgift i lagen, att omvärdera ansvaret för vinterunderhållet av gångbanor, att fastställa servicenivån för vinterunderhåll samt informationshanteringen.</p> <p>I utvärderingen har man på bred front samlat in olika parterers synpunkter på behovet att revidera underhållslagen. När det gäller de föreslagna ändrings- och uppdateringsbehoven är det skäl att utreda konsekvenserna på ett mer ingående och omfattande sätt innan underhållslagen revideras.</p>		
Nyckelord	gator, underhåll, underhållslagen, renhållning, funktionsutvärdering, allmänna områden		
ISBN PDF	978-952-361-050-7	ISSN PDF	2490-1024
URN-adress	https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-050-7		

Evaluation of the Relevance and Effectiveness of the Act on the Maintenance and Cleaning of Streets and Certain Public Areas (669/1978)

Publications of the Ministry of the Environment 2023:43	Subject	Built environment
--	----------------	-------------------

Publisher	Ministry of the Environment
------------------	-----------------------------

Author(s)	Timo Perälä, Eeva Huuhtanen, Pekka Tahkola
------------------	--

Language	Finnish	Pages	171
-----------------	---------	--------------	-----

Abstract

The Act on the Maintenance and Cleaning of Streets and Certain Public Areas (669/1978, the Maintenance Act) is in certain respects outdated and should be updated, especially with respect to the responsibilities, terminology and definitions. In the 2010s alone, a lot of new legislation with impacts on operations covered by the Maintenance Act was introduced.

Many of the needs for amendments that came out in the evaluation are related to other acts. The pieces of legislation that require further consideration and harmonisation include the upcoming Land Use Act and legislation regulating the construction and maintenance of network assets. The liability for damages of the party responsible for maintenance, which has been discussed a lot and is considered quite severe, requires the consideration of several other acts.

The most important needs for change also include strengthening the authority of municipalities in the management of works on streets and in other public areas, including a penalty fee for non-compliances and errors in the Act, reassessment of the responsibility for winter maintenance of pedestrian routes, definition of the service level for winter maintenance, and information management.

Views of a broad spectrum of stakeholders were collected for the evaluation work. With respect to the needs for amendments and updates, more detailed and extensive analysis of the impacts will be needed before the Maintenance Act is reformed.

Keywords	streets, maintenance, maintenance act, cleaning, relevance, effectiveness, evaluation, public areas
-----------------	---

ISBN PDF	978-952-361-050-7	ISSN PDF	2490-1024
-----------------	-------------------	-----------------	-----------

URN address	https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-050-7
--------------------	---

Sisältö

Esipuhe	8
1 Toimivuusarvioinnin taustat	9
1.1 Lain sisältö, soveltamisala ja merkitys.....	9
1.1.1 Lain sisältö.....	9
1.1.2 Lain soveltamisalan tietoja, infraomaisuus ja kunnossapito.....	9
1.1.3 Kunnossapidon merkitys.....	13
1.2 Kunnossapitolain suhde muuhun lainsäädäntöön.....	16
1.3 Helsingin kaupungin aloite kunnossapitolain muuttamisesta.....	18
1.4 Muutosvoimatekijät.....	20
2 Kunnossapitolain toimivuuden arviointi	26
2.1 Tiedon keräämisen menetelmät ja tulokset.....	26
2.1.1 Haastattelujen ja kyselyn tulokset.....	27
2.1.2 Kirjallisuuskatsaus.....	36
2.1.3 Työpajat.....	38
2.2 Nykyisen lainsäädännön muutostarpeet.....	40
2.2.1 Yleiset säännökset.....	40
2.2.2 Luku 2, kunnossapito.....	43
2.2.3 Luku 3, puhtaanapito.....	51
2.2.4 Luku 4, erinäiset säädökset.....	52
2.3 Kunnossapitolakiin kohdistuvat uudet muutostarpeet.....	62
2.3.1 Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo.....	62
2.3.2 Suunnitelmallisuus ja ennakointi.....	64
2.3.3 Tiedonhallinnan ja digitalisaation vaatimukset.....	66
2.3.4 Uudet liikkumismuodot ja -palvelut.....	68
2.3.5 Kestävä kehitys, luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutos.....	70
2.3.6 Hyvinvoinnin edistäminen.....	71
2.3.7 Lakien rajapintojen yhteensovittaminen.....	73
3 Johtopäätökset ja suositukset	75
3.1 Johtopäätökset kunnossapitolain toimivuuden arvioinnista.....	75
3.1.1 Kunnossapitolaki tarvitsee päivittämistä.....	75
3.1.2 Kunnossapidon asemaa ja arvostusta on nostettava.....	76
3.1.3 Lakien rajapintojen yhteensovittaminen on tärkeä kokonaisuus ja tehtävä.....	77
3.1.4 Moninaisia tarpeita kunnossapitolain uudistamiselle.....	78
3.1.5 Tiedonhallinnalla voidaan ratkaista monia eri haasteita.....	79
3.1.6 Muutos edellyttää johtamista.....	80
3.2 Suositukset jatkotoimenpiteiksi.....	81

Liitteet	84
Liite 1. Aloitusewebinaarien yhteenveto.....	84
Liite 2. Kirjallisuuskatsauksen yhteenveto.....	86
Liite 3. Haastattelujen yhteenveto.....	97
Liite 4. Internet-kyselyn tuloksien yhteenveto.....	120
Liite 5. Työpajojen yhteenvetotaulukot.....	130
Liite 6. Vaikutustarkastelut.....	151
Lähteet	157

ESIPUHE

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta tuli voimaan 1.1.1980. Maailma on muuttunut monella tapaa lain yli 40-vuotisen voimassaolon aikana, mistä syystä ympäristöministeriö on teettänyt kunnossapitolain toimivuuden arvioinnin. Toimivuusarviointi käynnistyi toukokuussa 2022 ja se valmistui toukokuussa 2023.

Arvioinnissa on erilaisin menetelmien kerätty kattavasti tietoa lain toimivuudesta ja sen soveltamiseen liittyvistä ongelmista ja kehittämistarpeista. Arvioinnin pohjalta on mahdollista käynnistää lain osittainen tai kokonaisuudistus.

Toimivuusarviointia on ohjannut työryhmä, jonka kokoonpano on ollut seuraava:

Petteri Katajisto (pj.), Kaisa Mäkelä, Jaana Junnila ja Niina Kilpelä, ympäristöministeriö
Eeva Ovaska (varajäsen Hanna-Maria Urjankangas), liikenne- ja viestintäministeriö
Lotta Mattsson, valtiovarainministeriö
Paavo Taipale (varajäsen Hanna Kempainen), Suomen Kuntaliitto ry
Jyrki Vättö, Vantaan kaupunki
Markus Kannala, Tornion kaupunki
Pia Kilpeläinen (varajäsen Juha Laurila), Infra ry
Matti Koistinen (varajäsen Martti Tulenheimo), Pyöräliitto ry
Jukka Tolvanen, Autoliitto ry
Mika Heikkilä, Kiinteistöliitto Uusimaa
Juha Sylberg, Vammaisfoorumi ry
Marko Lahtinen, FiCom Ry (varajäsen Jussi Jurva, Elisa Oyj)

Toimivuusarvioinnista on konsulttina vastannut Navico Oy, josta työhön ovat osallistuneet projektipäällikkönä Timo Perälä sekä Eeva Huuhtanen ja Pekka Tahkola. Ympäristöministeriössä työhön on osallistunut maaliskuusta 2023 alkaen myös Taru Sihvonen.

Ympäristöministeriön puolesta suuret kiitokset niin tekijöille, ohjausryhmälle kuin työn aikana sen eri vaiheisiin osallistuneille.

Helsingissä toukokuussa 2023

Petteri Katajisto

1 Toimivuusarvioinnin taustat

1.1 Lain sisältö, soveltamisala ja merkitys

1.1.1 Lain sisältö

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978, ns. kunnossapitolaki) tuli voimaan 1.1.1980. Lakiin on tehty tuon jälkeen useita osittaisia muutoksia, joista viimeisin laaja sisällöllinen muutos tuli voimaan vuonna 2005. Kunnossapitolaissa säädetään yleiseen käyttöön luovutettujen katujen ja eräiden muiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta asemakaava-alueella. Laissa määritellään muun muassa kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvät tehtävät sekä näiden tehtävien jakaantuminen kuntien ja kiinteistön- tai tontinomistajien kesken. Vuonna 2005 voimaan tulleessa muutoksessa lakiin lisättiin mm. ilmoitusvelvollisuus kunnalle kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävistä töistä. Kunnalla on oikeus antaa määräyksiä työn suorittamisesta sekä oikeus periä maksuja.

Nykyinen kunnossapitolaki sisältää neljä lukua. Luvun 1 yleisissä säännöksissä määritellään lain soveltamisalue ja vastuutahot yleisellä tasolla. Luku 2 sisältää kunnossapitoa koskevat säännökset, joissa määritellään kunnossapitoon sisältyvät tehtävät ja niihin liittyvä vastuunjako. Luku 3 sisältää puhtaanapitoa ja siihen liittyvää vastuunjako koskevat säännökset. Luku 4 sisältää erinäisiä säännöksiä maksuista, seuraamuksista ja muutoksenhausta. Lukuun 4 sisältyvät myös 2005 voimaan tulleet säännökset kaduilla tehtävistä töistä ilmoittamisesta sekä kuntien mahdollisuuksista antaa määräyksiä ja valvoa katu- töiden suorittamista.

1.1.2 Lain soveltamisalan tietoja, infraomaisuus ja kunnossapito

Kunnossapitolaki ohjaa toimintaa, jolla varmistetaan katujen ja yleisten alueiden joka-päiväinen toimivuus ja suuren kansallisomaisuuden arvon säilyminen. Rakennetulla ympäristöllä ja sen laadulla on suuri yhteiskunnallinen ja kansantaloudellinen merkitys. Rakennettu omaisuus muodostaa Rakennetun omaisuuden tila -selvityksen mukaan valtaosan (83 %) kansanvarallisuudestamme ja siihen kohdistuu suurin osa vuotuisista

kiinteistä investoinneista (60 %). Koko maan infraomaisuuden arvoksi (väylät ja yhdyskuntatekniset verkot) on arvioitu 78 miljardia euroa. Tästä kuntien, kuntayhtymien ja kuntien omistamien yhtiöiden omistuksen osuus on noin 37,7 miljardia euroa.¹

Infraomaisuuden korjausvelalla ja sen kasvulla on iso merkitys kunnossapitolain soveltamisalaa. Kasvava korjausvelan määrä tarkoittaa korjausinvestointien tarpeen kasvua, tarvetta yhteisrakentamisen paremmalle koordinoinnille tai huonoimmassa tapauksessa äkillisten saneeraustapausten määrän ja häiriötilanteiden kasvua. Infraomaisuuden korjausvelan määrästä on heikosti saatavissa luotettavaa tietoa. Usein kunnissa rakennetun omaisuuden osalta huomio kiinnittyy ensin kiinteistöjen kuntoon ja korjausvelkaan. Taloustutkimuksen tekemän selvityksen mukaan noin kolmasosa kunnista ei tunne oman rakennetun infrastruktuurinsa korjausvelan määrää.² Korjausvelan määrä kertoo, paljonko rakenteisiin olisi pitänyt investoida, jotta ne olisivat käytön kannalta hyvässä kunnossa. Kunnallisen liikenneinfrastruktuurin korjausvelan suuruusluokaksi asiantuntijat ovat arvioineet noin 2,5 miljardia euroa. Lisäksi yhdyskuntateknisten verkostojen korjausvelaksi on arvioitu toiset 2,5 miljardia euroa. Suurin osa tästä koko 5,0 mrd. korjausvelan määrästä kohdistuu kuntien infrastruktuuriin.

Vesihuoltoverkoston korjausvelasta ei ole saatavissa tarkkaa euromääräistä arviota. ROTI 2019 -selvityksessä on arvioitu, että 12 % viemäriverkostosta ja 6 % vesijohtoverkostosta olisi erittäin huonossa kunnossa. Tämä arvio on ollut sama jo vuodesta 2008 lähtien, joten todellinen saneeraustarve lienee esitettyä arviota suurempi. Vesilaitosyhdistyksen selvityksessä saneeraustarpeen on arvioitu olevan kaksinkertainen nykyiseen vesihuoltoverkoston uudisrakentamisen volyymiin verrattuna vuosille 2020–2040. Vuotuiseksi saneeraustarpeeksi vesihuoltoverkostolle on esitetty 480 M€/v.³ Energiaverkkojen osalta kaukolämpöverkko on vielä suhteellisen uutta eikä korjausvelkaa juurikaan ole. Kaukolämpöverkkoa saneerataan noin 50–70 km vuodessa. Suomen sähköverkosta suurin osa keski- ja pienjänniteverkostosta on hiljattain uusittu tai tullaan uusimaan maakaapeloinnin myötä. Tietoliikenneverkot ovat myös suhteellisen uutta verkkoinfrastruktuuria, mutta kapasiteetin kasvattaminen aiheuttaa verkkojen uudistamisen tarvetta.

Kunnossapidettävän infraomaisuuden määrä on asemakaavoitetuilla alueilla kasvanut ja sen kunnossapitoon suunnatut resurssit suhteessa omaisuuden määrään ovat samalla vähentyneet. Tämä on ollut nähtävissä kuntien talousarvioista ja niissä esitetyissä teknisen toimialojen tilinpäätöksien raporteissa. Epäsuhta on aiheuttanut infraomaisuuden

1 Rakennetun ympäristön tila, ROTI 2023 -raportti

2 Kuntien infra kuntoon, Taloustutkimus, 2016

3 Kuulas A. Renko T & Kuivamäki R 2020, Vesihuollon investointitarpeet vuoteen 2040, Helsinki, Vesilaitosyhdistyksen monistesarja nro 63

korjausvelan kasvua vuosikymmenten ajan. Kuntien korjausvelan määrittämiseksi kehitettyjen eri laskentamallien avulla on katuomaisuuden osalta päästy arvioimaan korjausvelan suuruutta, mutta muiden omaisuuslajien kohdalla (viheromaisuus, jalkakäytävät, pyörätiet, laitteet ja varusteet) osalta korjausvelan määrästä ei ole saatavilla luotettavia kokonais-arvioita. Pelkästään eri omaisuustietojen ja niiden kuntotietojen puute kuntien tiedonhallintarekistereissä hankaloittaa kokonaisuuden hahmottamista.

Kunnossapitolain soveltamisalaan kuuluvan toiminnan vuotuista liikevaihtoa ja työllisyysvaikutusta on hankala arvioida tarkalleen. Joitakin yleisiä arvioita on saatavilla. Suomessa rakennetaan vuosittain keskimäärin noin 36 miljardilla eurolla. Infraomaisuuden rakentamiseen, korjaamiseen ja kunnossapitoon käytetään vuosittain noin 9 miljardia euroa, mistä kuntien osuus on noin 3 miljardia euroa. Koko infra-alan rakentamisen, korjaamisen ja kunnossapidon on arvioitu työllistävän yhteensä noin 45 000 henkilöä.⁴

Taulukko 1. Kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyviä tunnuslukuja

	Omaisuu- den määrä	Omaisuu- den arvo	Korjausvelka / Saneeraustarve / v	Investointitaso / v
Kuntien väylät	28 000 km	15 mrd. €	2,5 mrd. €	Kuntien infraomaisuus yhteensä n. 3,0 mrd. € / v
Vesihuolto	107 000 km (vj) 50 000 km (vv)	6,5 mrd. €	480 M€/v	
Energiaverkot	16 090 km (kl) 430 000 km (sv) 3 300 km (kv)	13 mrd. €	50–70 km / v	100 M€ / v (kl) 800 M€ / v (sv)
Tietoverkot	11,1 milj. kpl liittyviä	2,2 mrd. €	Ei tiedossa	400–500 M€ / v

vj = vesijohtoverkosto, vv = viemäriverkosto, kl = kaukolämpöverkosto, sv = sähköverkko, kv = kaasuverkko

Kunnossa- ja puhtaanapito on tärkeä osa rakennetun ympäristön prosessia. Tämä mahdollistaa yhteiskuntamme jokapäiväisen toimivuuden. Kunnossa- ja puhtaanapidon toiminnan lähtökohdat luodaan prosessin aikaisemmissa vaiheissa suunnittelun ja rakentamisen tuloksina.

⁴ Infra ry:n esitys KPL:n toimivuusarvioinnin webinaarissa 2.6.2022, Infra ry.

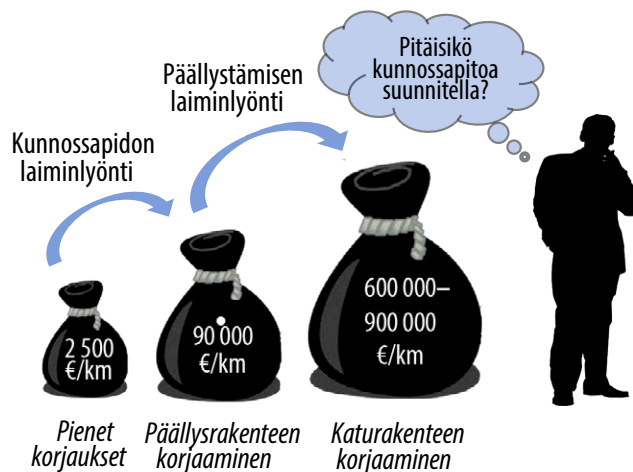
Kunnossapidon asema ja arvostus rakennetun ympäristön prosessissa on kunnossapitoalan toimijoiden näkemyksen mukaan sen vaikuttavuuteen nähden alhainen. Monissa kunnissa huomio keskittyy pääosin investointeihin ja niiden rahoittamiseen. Olemassa olevan infraomaisuuden kunnossapitoa ei priorisoida ohjelmoinnissa ja rahoituspäätöksissä riittävän korkealle eikä kunnossapidon systemaattiseen suunnitteluun ja toteutukseen ole siksi kunnissa riittäviä resursseja. Samalla kuitenkin tiedetään, että suunnitelmallisella ja oikeanaikaisella kunnossapidon toiminnalla voidaan ennaltaehkäistä suurten kertaluonteisten korjausinvestointien tarvetta.

Kuvio 1. Kunnossa- ja puhtaanapidon sijoittuminen rakennetun ympäristön prosessissa



Kuntien infraomaisuuden investoinnit suunnitellaan yleensä 5–10 vuoden aikajänteellä, mutta omaisuuden kunnossapitoon käytettävät resurssit käsitellään osana käyttötaloutta vuoden aikajänteellä. Pitkäjänteisen ja systemaattisen kunnossa- ja puhtaanpidon suunnitteluun ja toteutukseen tarvitaan kunnissa lisää panostusta.

Kuvio 2. Kunnossapidon määrärahaa tinkiminen aiheuttaa isoja investointikuluja tulevaisuudessa. Kuvion lähde: ROTI 2019, Suomen Kuntaliitto ry.



1.1.3 Kunnossapidon merkitys

Katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapito ja sen vaikutukset näkyvät monen suomalaisen jokapäiväisessä arjessa. Etenkin talviseen aikaan kunnossapito koskettaa asukkaita lähes päivittäin. Iso osa asukkailta kunnille tulevan vuotuisen palautteen määrästä koskee talvikunnossapitoa. Esimerkiksi Espoossa kaikesta kaupungille tulevasta palautteesta yli 60 % kohdistuu kaupunkitekniikan toimialueelle.⁵ Eniten palautetta Espoossa saadaan talvikunnossapidosta, pysäköinnistä, roskaisuudesta ja liikenteestä. Runsaslumisina talvina palautevyöry asukkailta voi olla ajoittain erittäin suuri. Esimerkiksi runsaslumisen helmikuun 2022 kahden ensimmäisen viikon aikana Helsingin kaupunki sai yli 6 000 asiakaspalautetta talvikunnossapidosta.

Myös kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden ilmoitukset näkyvät usein niin kaupunkikuvassa, kuin kuntien viranhaltijoidenkin työtehtävissä. Helsingin kaupungilla on keskimäärin noin 200–300 katuhanketta rakenteilla vuodessa. Näiden lisäksi Helsingissä tehdään satoja pienempiä töitä, kuten pieniä korjauksia ja päällystystöitä. Yhteensä ilmoituksia kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävistä töistä tehdään Helsingissä noin 3 000 kpl vuodessa. Kaivutöiden määrän on todettu olevan pitkälti riippuvainen asukkaiden määrästä. Kaupunkien välillä on kuitenkin huomattaviakin verran eroja (1,8–5,3 kaivulupaa/1 000 asukasta). Ilmoittamattomia työmaita on arvioitu olevan noin 2 % kaikista työmaista. Joidenkin kaupunkien osalta näitä luvattomia työmaita arvioitiin olevan jopa neljännes kaikista työmaista.⁶

Katutyömaiden taloudellisia vaikutuksia on selvitetty osana Helsingin kaupungin ”Toimivat katuhankkeet” -projektia. Projektin aikana tehtyjen kyselytutkimuksen perusteella katutöiden todettiin aiheuttaneen lähiympäristön asukkaille ja yrittäjille useita erilaisia vaikutuksia, jotka liittyvät katutöistä aiheutuviin ympäristöhaittoihin, alueella tapahtuvaan liikkumiseen ja myös suoraan yritysten myyntituloihin. Asukkaat arvioivat haitan vastaavan suuruusluokaltaan keskimäärin noin 20 % vuokranalennusta haitan ajalta ja yrittäjät 40 % vuokranalennusta. Asukkaat ja yrittäjät näyttävät siis kokevan katutöillä olevan useita haittavaikutuksia katutöiden aikana. Katutöiden valmistumisen jälkeiset hyödyt osattiin kuitenkin myös tunnistaa.⁷

5 Yhteenveto kuntalaisaloitteiden ja -palautteiden käsittelystä kaupunkitekniikan keskuksessa vuonna 2021, Espoon kaupunki

6 Alatyttö V. Sipilä J. Kaivutyöprosessin sujuvoittaminen ja yhdenmukaistaminen, Kuntaliitto 2017

7 Toimivat katuhankkeet loppuraportti, Seppänen, Olli; Peltokorpi, Antti; Junnila, Seppo; Mustonen, Liisa, 2020

Yksittäisonnettomuuksiksi luokiteltavat kaatumistapaturmat ovat ylivoimaisesti suurin yksittäinen onnettomuusryhmä, jonka suuruutta ei systemaattisesti selvitetä tai seurata. Ruotsissa tehdyn tutkimuksen mukaan kaikista liikenteessä loukkaantuneista ihmisistä peräti 94 % loukkaantui kaatumistapaturmien seurauksena, ja vain 6 % liikenneonnettomuuksissa. Suomessa kaatumistapaturmista aiheutuu tuoreimman arvion mukaan vuosittain noin 420 M€ kustannukset yhteiskunnalle, aikaisemman VTT:n selvityksen päätyessä 2,4 miljardin euron vuosikustannuksiin. Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa liukastumis- ja kaatumistapaturmista noin 35 % tapahtui jalkakäytävillä, 25 % ajoradoilla, 12 % kävely- ja pyöräilyväylillä, 6 % pysäköintipaikoilla ja 2 % teitä ylittäessä tai linja-autopysäkeillä. Suurin osa, yli 60 prosenttia kaatumistapaturmista tapahtuu talvella. Vakavan loukkaantumisen riski on talvella yli kaksinkertainen sulaan aikaan verrattuna. Liukastumistapaturmista voi aiheutua vakavia loukkaantumisia ja jopa kuolemia. Talvella tapahtuneiden liukastumistapaturmien taustalla ovat usein talvikunnossapidon puutteet (74–78 % tapauksista).

Tutkimuksissa on todettu liukuesteiden käytön vähentävän loukkaantumisriskiä huomattavasti. Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa liukastumisesta johtuvat päivystyskäynnit vähenivät 45 %, kun Göteborgin yli 65-vuotiaille asukkaille tarjottiin kenkiin laitettavat liukuesteet. Liukastumistapaturmien tilastoissa korostuvat naisten ja yli 55-vuotiaiden edustus. Liukastumistapaturmia tapahtuu eniten ns. ”piikkipäivinä”, jolloin lämpötila vaihtelee nollan molemmin puolin aiheuttaen liukkaita pintoja. Liukastumisen riskiä lisää samaan aikaan satanut lumi tai vesi. Ilmastonmuutoksen myötä näiden riskipäivien on ennustettu lisääntyvät talvisin joka puolella Suomea.⁸ Kunnossa- ja puhtaanapidolla on suuri merkitys kaatumistapaturmien onnettomuuksien riskien vähentämisessä ja ennaltaehkäisemisessä. Suomen liikenneturvallisuusstrategiassakin tuodaan esille liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien turvallisuus, sekä turvallisuuden edistäminen lainsäädännöllä.⁹ Strategiassa ei tunnisteta kaatumistapaturmia ja niiden taustalla olevaa lainsäädäntöä, mikä on strategiassa iso puute huomioiden yksittäisten kaatumistapaturmien yleisyys, määrä ja laaja yhteiskunnallinen vaikuttavuus.

Kunnossapidolla on myös tutkitusti huomattava vaikutus ympärivuotisen arkiliikunnan määrään. Suomessa ja Ruotsissa tehtyjen tutkimuksien mukaan parempi talvikunnossapidon taso lisää pyöräilyn määrää noin 25 %.¹⁰ Liikenneturvan vuonna 2019 tehdyn kyselyn mukaan 64 % vastaajista pyöräilisi enemmän talvella, jos talvikunnossapidon taso

8 Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäisy toiminnallisen tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta, LVM:n julkaisu 2:2022

9 Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, LVM:n julkaisu 2022:3

10 Perälä T. Haapakorva P. Bikenomics – pyöräilyn taloustietoa päättäjille, Jyväskylä, Rauman ja Kauniaisten kaupungit, 2015

olisi parempi.¹¹ Taloustutkimuksen kyselyssä ”parempi kunnossapito” oli kolmanneksi suosituin vaihtoehto pyöräilyn määrän lisäämiseksi vaihtoehtojen ”paremmat pyöräilyolosuhteet” ja ”lyhyemmät matkat” -vaihtoehtojen jälkeen.¹² Oulussa tehdyn selvityksen mukaan pehmentyneen polanteen poiston epäonnistuminen ja jäätyminen aiheutti noin 40 % pyöräilymäärien vähentymisen seuranneilta päiviltä. Kunnossapidon epäonnistuminen muutaman päivän ajan vähensi pyöräilyn määrän tasoa 12 % seuranneilta talvi-kuukausilta. Selvityksessä esitettiin pyöräilyn määrän laskusta aiheutuneen Oulussa noin 400 000 € taloudelliset tappiot yhteiskunnalle lopputalven osalta vähentyneen pyöräilyn ja kasvaneen autoilumäärien vaikutuksien summana.¹³

Talvikunnossapidon heikko taso vähentää osaltaan kansanterveydelle tärkeän arkiliikkumisen määrää. UKK-instituutti on arvioinut liikkumattomuuden aiheuttavan vähintään 3,2 miljardin kustannukset yhteiskunnalle vuosittain.¹⁴ Näyttö fyysisen aktiivisuuden terveysvaikutuksista on kiistaton. Rakennetulla ympäristöllä voidaan vaikuttaa arjen aktiivisuuteen. Aktiivisten kulkutapojen, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, edistäminen kaupunkisuunnittelussa tulisi huomioida nykyistä paremmin. Tiiviiden ja toiminnoiltaan sekoittuneiden asuinalueiden kehittäminen ja investoinnit aktiivisen liikenteen infrastruktuuriin voivat olla merkittäviä keinoja väestön liikkumattomuuden ja siitä aiheutuvien terveysongelmien ehkäisyyn maailmanlaajuisesti. Nämä toimenpiteet vaativat kuitenkin kuntatason päättäjiltä vahvaa poliittista johtajuutta.¹⁵ Kunnossapidon ja sen suunnittelun merkitystä ei ole vielä toistaiseksi tarkemmin tutkittu eikä kunnossapidon vaikuttavuutta täysin tiedostettu.

Sen lisäksi, että kunnossa- ja puhtaanapito vaikuttaa ympärivuotisen liikkumisen määrään ja liikkumisen turvallisuuteen, on sillä myös vahva sosiaalinen ulottuvuus. Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon teemat ovat nousseet julkisessa keskustelussa koko ajan voimakkaammin esille. Samalla on ymmärretty paremmin asemakaavoitettujen alueiden ulkoalueiden esteellisyyden merkitys yhdenvertaisuuden toteutumiselle. Esteettömyys toteutuu nykyisessä kaupunkiympäristössä pistekohtaisena ja usein vain sulan maan aikaan. Invalidiliiton asiantuntijoiden mukaan talvi voi pahimmillaan tarkoittaa monelle liikkumisesteiselle henkilölle oman asunnon vangiksi jäämistä, epätietoisuutta ja stressiä.

11 Pyöräilykysely, Liikenneturva 2019, Kantar TNS Oy

12 Suomalaiset ovat pyöräilykansaa, Pyöräilykuntien verkosto ry:n tiedote 27.4.2018

13 Perälä Timo, Pyöräilyväylien kunnossapito kannattaa, artikkeli Poljin 1/2014 lehdessä

14 Vasankari T., Kolu P, Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018

15 Kärmeniemi M. Rakennettu ympäristö ja väestön fyysinen aktiivisuus. Asuin ympäristön piirteiden ja kaupunkisuunnittelun yhteys fyysisen aktiivisuuden muutokseen, Oulun yliopisto 2021 D 1620

Pelastus- ja turvallisuusalalla kohteen saavutettavuus on usein kriittinen tekijä toiminnassa.¹⁶ Mitä nopeammin ja ennustettavammin pelastus- tai turvallisuusalan toimijat pääsevät päämääräänsä, sitä pienemmät riskit ovat taloudellisille tai ihmishenkien menetyksille. Tietyt ja etenkin runsaslumiset talvet aiheuttavat viivästyksiä saavutettavuudelle.¹⁷ Runsa lumisina talvina on viime vuosina ollut muutamia tapauksia, joissa pelastuslaitos ei päässyt kohteeseen ja koko kiinteistö on tuhoutunut.

1.2 Kunnossapitolain suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnossapitolaki on laadittu noin 45 vuotta sitten (1978). Viimeisestä sisällöllisestä muutoksesta on 17 vuotta. Kunnossapitolain laatimisen jälkeen sen säätelytoimintoihin vaikuttavia uusia lakeja ja lakipäivityksiä on tullut useita. Esimerkiksi kiinteistöverolain (654/1992) myötä vuonna 1993 käyttöön otettu kiinteistövero korvasi kuntien katujen rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksien kattamiseen tarkoitetun katumaksun (Laki kunnalle suoritettavasta katumaksusta 670/1978). Kunnissa kunnossapidolle korva merkitty raha vaihtui tuolloin yleisempään, kuntien tulopohjia kartuttavaan fiskaaliseen verotukseen.

Kunnossapitolaissa säädellyt toiminnot (kunnossapito, puhtaanapito, kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt) liittyvät kiinteästi rakennetun kaupunkiympäristön suunnittelun ja toteutuksen prosessin edeltäviin vaiheisiin, joita säädellään maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL, 132/1999) sekä -asetuksessa (10.09.1999 / 895). MRL:ssä määritellään esimerkiksi kadunpito (84§), kadunpitovelvollisuuden alkaminen ja kadunpito päätös (86§), kadun rakentaminen (85§) ja yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittelu (161§). Maankäyttö- ja rakennusasetuksessa määritellään mm. katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden suunnitelmia koskevia vaatimuksia (41§, 46§).

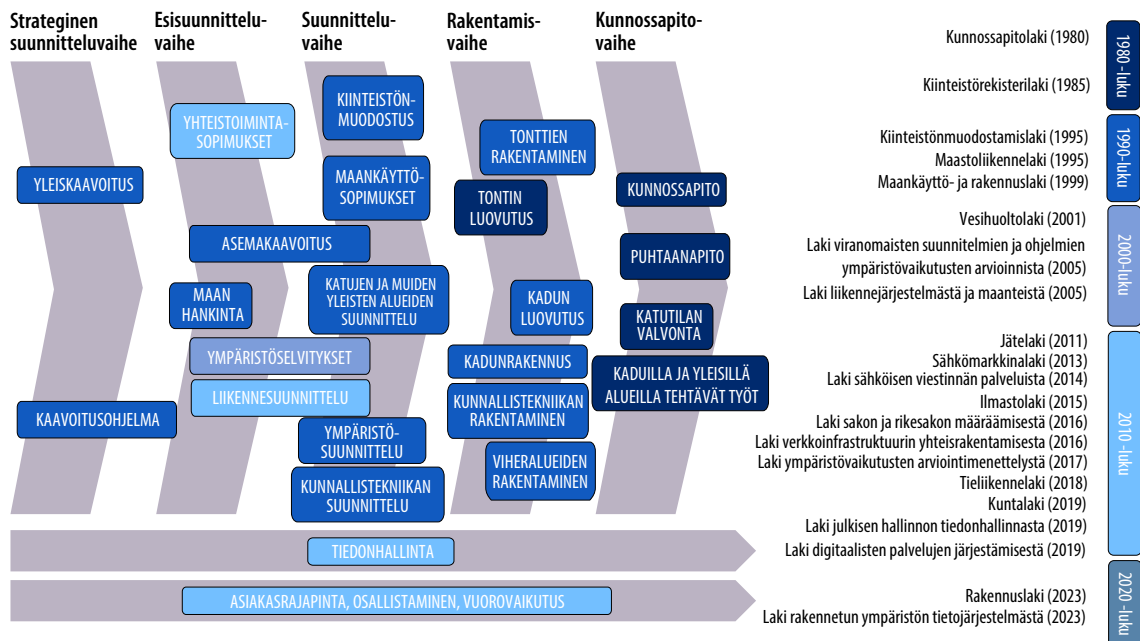
MRL:n kokonaisuudistus aloitettiin vuonna 2018. Taustalla ovat olleet lain toimintaympäristössä tapahtuneet merkittävät muutokset sekä näköpiirissä oleva kehitys. Erityisesti hiilineutraalien yhteiskuntien edistäminen, luonnon monimuotoisuuden vahvistaminen sekä rakentamisen laadun parantamisen ja digitalisaation edistäminen nostettiin korkealle uudistamisen tavoitteissa. Kokonaisuudistus ei lopulta toteutunut. Ainoastaan rakennuslaki eteni hallituksen esityksenä eduskunnalle (HE 139/2022) ja 1.1.2025 voimaan

16 Lumi tukkii nyt pelastustiet, taloyhtiöt jättävät pihon härskisti avaraamatta, Ylen uutinen 12.2.2019 yle.fi

17 Työmaat hidastavat paloautoja – Kuuden minuutin kanssa tekee nyt tiukkaa, artikkeli Tamperelaisessa, 2.6.2018

tuleva rakennuslaki hyväksyttiin 1.3.2023. Esitykseen sisältyi myös maankäyttö- ja rakennuslain nimen muuttaminen alueidenkäyttölaki. Samalla hallituksen esityksenä eduskunnalle eteni laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä (HE 140/2022) ja tämä 1.1.2024 voimaan tuleva laki hyväksyttiin 24.2.2023 (431/2023).

Kuvio 3. Rakennetun ympäristön suunnittelun ja toteuttamisen prosessin eri vaiheisiin liittyvät lait ja niiden voimaantulon ajankohdat



Yhteiskuntien sähköistyminen ja moninaiset rakennettuun ympäristöön liittyvät tarpeet ovat muokanneet kunnossapitolain soveltamisaluetta edeltävää rakennetun ympäristön suunnittelua ja toteuttamista koskevaa lainsäädäntöä. Esimerkiksi sähkömarkkinalaki (588/2013) tuli voimaan 2014 pääperiaatteinaan turvata hyvä sähkön toimitusvarmuus, kilpailukykyinen sähkön hinta ja kohtuullisten palveluperiaatteiden turvaaminen loppukäyttäjille. Erityisesti 2010-luvulla tuli voimaan monia muitakin lakeja, joilla on yhtymäkohtia erityisesti kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviin töihin ja tiedonhallintaan. Kunnossapitolain soveltamisalaan vaikuttaa kunnossapitolakiakin vanhempia lakeja, kuten esimerkiksi laki eräistä naapuruussuhteista (26/1920), vahingonkorvauslaki (412/1974) ja laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603 / 1977). Kansallisen säätelyn lisäksi EU-tason direktiivit vaikuttavat kunnossa- ja puhtaanapitoalan toimintaan. Esimerkiksi ITS -direktiivillä (2010/40/EU) ja sen päivittämisellä on suoria vaikutuksia kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan tietojen tuottamiseen ja jakamiseen.

Kunnossapitolaki on yksi vanhimmista rakennetun ympäristön suunnittelun ja toteutuksen taustalla vaikuttavista laeista. Jo pelkästään tästä lähtökohdasta ajateltuna on paikallaan tarkastella kunnossapitolain toimivuutta sen nykyaikaistamiseksi ja tulevaisuuden tarpeet paremmin huomioivaksi.

1.3 Helsingin kaupungin aloite kunnossapitolain muuttamisesta

Helsingin kaupunginhallitus jätti maaliskuussa 2020 valtioneuvostolle esityksen kunnossapitolain osittaisesta muuttamisesta. Kunnossapitolain ehdotetun muutosesityksen tavoitteena oli antaa kunnille lainsäädännön tasolla selkeämmin määritellyt ja vaikutuksiltaan tehokkaat keinot sovittaa yhteen ja ohjata kadulla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä. Helsingin kaupungin esitystä kannattivat useat suuret kaupungit sekä Suomen Kuntaliitto ry.

Helsingin kaupungin tekemässä esityksessä oli arvioitu esitettyjen muutoksien vaikutuksia kuntien tehtäviin ja ympäristöön. Laajempi vaikutustarkastelu muiden lain soveltamisalan piirissä olevien tahojen näkökulmasta jäi tässä yhteydessä puuttumaan.

Ympäristöministeriö katsoi tarpeelliseksi, että lain toimivuus tulee arvioida kattavasti ennen uudistukseen ryhtymistä. Tärkeinä lähtökohtina kokonaisvaltaisemmalle tarkastelulle olivat myös kunnossapitolain korkea ikä sekä toimintaympäristössä jo tapahtuneet ja ennakoitavissa olevat muutokset.

Taulukko 2. Helsingin kaupungin kunnossapitolain muutosesityksen sisällön yhteenveto

Kohta	Muutosehdotuksen keskeisin sisältö
14 a §	<p>Lisätään uusi momentti, jossa kunnalle annettaisiin oikeus antaa yleisiä määräyksiä kadulla ja yleisillä alueilla suoritettavia töitä koskien.</p> <p>Määräyksillä pyrittäisiin varmistumaan myös siitä, että katutöiden suorittajilla on riittävä ammattipätevyys.</p> <p>Kunnossapitolain 14 §:n 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan katutyömääräykset tulisi valmistella vastaavalla tavalla kuin kunnan rakennusjärjestys.</p>
14 a §	<p>Kunta voi painavasta syystä kieltää ilmoitetun työn aloittamisen tai määrätä sen siirrettäväksi myöhempään ajankohtaan.</p> <p>Ilmoituksen yhteydessä on ilmoitettava työstä vastaava, työn suorittaja ja työn suorittajan ammattipätevyys.</p> <p>14 a §:n 1 momentin perusteella antaman kiellon lainmukaisuus voidaan yhtä lailla saattaa rakennusvalvontaviranomaisten ratkaistavaksi.</p>
16 §	<p>Kunnossapitolakiin esitettävän hallinnollisen laiminlyöntimaksun johdosta lain 16 §:stä poistettaisiin katutöitä koskeva hallintopakkomenettely. Lain 16 §:ään jäisi voimaan hallintopakkomenettelyä koskeva sääntely koskien kunnossa- ja puhtaanapito-velvollisuuksien laiminlyöntejä. (UUSI)</p>
16 a §	<p>Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kunnossapitolakiin laiminlyöntimaksu, joka tehostaisi kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden ohjausta ja valvontaa. Laiminlyöntimaksu ehdotetaan määrättäväksi lain 14 a §:n mukaiselle työstä vastaavalle. (UUSI)</p>
16 c §	<p>Ehdotetun 16 c §:n 1 momentin mukaan laiminlyöntimaksu voitaisiin määrätä pantavaksi täytäntöön ilman lainvoimaista päätöstä.</p> <p>Maksun täytäntöönpanoon sovellettaisiin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia (706/2007). Laiminlyöntimaksun perinnän hoitaisi maksun määrännyt kunta. (UUSI)</p>
17 §	<p>Kunnossapitolain 17 §:n rangaistussäännöstä tarkennetaan ehdotetun laiminlyöntimaksua koskevien säännösten johdosta.</p>
18 §	<p>Kunnossapitolain 18 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa lain 7 §:n mukaan tehtyyn kunnan päätökseen kunnossapitotyön yhteydessä käytettävästä päällysteestä haettaisiin muutosta siten kuin kuntalaisissa säädetään.</p> <p>Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan selkeytystä muistutusmenettelyyn.</p> <p>Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa säännellään ehdotetun laiminlyöntimaksun muutoksenhausta.</p>

1.4 Muutosvoimatekijät

Maailma on muuttunut sitten 1980-luvun kunnossapitolain voimaantulon jälkeen. Tulevaisuuden tutkijat ovat ainakin yhdestä asiasta samaa mieltä: Toimintaympäristön muuttumisen on ennustettu jatkuvan tulevina vuosikymmeninä yhä kiihtyvällä vauhdilla. Saksalainen tulevaisuuden tutkija ja suosittu luennoitsija Gerd Leonhard totesi kirjassaan vuonna 2016, että ihmiselämä tulee muuttumaan seuraavan 20 vuoden aikana enemmän kuin edellisen 300 vuoden aikana yhteensä.¹⁸

Keskeisiä kunnossapitolain soveltamisalueen toimintaympäristöön vaikuttavia ja yleisesti eri tulevaisuuden skenaarioissa tunnistettuja muutostekijöitä ovat ilmastonmuutos, kestävä kehityksen ja aktiivisen liikkumisen edistäminen, kaupungistuminen, vihreä siirtymä ja energiamurros, digitalisaation ja automaation kehittyminen, uusien liikenne- ja liikkumismuotojen tarpeet ja väestön ikääntyminen. Muutostekijöiden ratkaisuja mietittäessä taustalla on muistettava kuntatalouden realiteetit. Toimintaympäristön lisääntyvät tarpeet tarkoittavat usein lisäresurssitarvetta tai rahoituksen painotuksen uudelleenpriorisointia. Taulukossa 3 on esitetty yhteenveto toimintaympäristön muutostekijöistä ja niiden huomioimisen tarpeet kunnossapitolain uudistamisessa.

18 Leonhard, Gerd, *Technology vs. Humanity: The coming clash between man and machine*. Fast Future Publishing, 2016.

Taulukko 3. Toimintaympäristön muutostekijöitä ja niiden vaikutuksia kunnossapitolakiin

Toimintaympäristön muutostekijä	Huomioimistarve lainsäädännössä
Ilmastonmuutos	Talvihoidon painoarvon kasvu, kestävä liikunnan edistämisen tarve, toimenpiteiden optimointi
Digitalisaatio	Kunnossapidon tiedon keruu, ylläpito ja jakelu.
Automaatio ja robotiikka	Tiedonhallinta, loppukäyttäjien ja uusien tarpeiden huomiointi, palvelutason nosto.
Kaupungistuminen	Enemmän liikkujia ja loppukäyttäjiä asuu alueilla, joilla kunnossapitolakia sovelletaan.
Liikkumattomuus	Lihaskivertävien tapahtuvien liikunnan edistäminen. Ympäri vuorokauden aktiivinen elinympäristö.
Vihreä siirtymä, energiamurros ja sähköistyminen	Uusien energiamuotojen verkostojen rakentaminen ja sähköistymisen tarpeiden huomiointi.
Varautuminen, kriisien hallinta	Kriisitilanteissa kriittisten toimintojen toiminnan varmistaminen. Tietoturvallisuus.
Väestön ikääntyminen	Kotona asumisen mahdollistaminen, liikumis- ja osallistumismahdollisuuksien turvaaminen
Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen	Viheralueiden lisääminen ja merkityksen painottaminen, vieraslajien poisto.
Työelämän murros, työvoima- ja osaajapula	Moninaisten tarpeiden lisääntymiseen vastaaminen. Automaation mahdollisuuksien huomioiminen

Ilmastonmuutos

Ilmastonmuutoksen ennustetaan kasvattavan sademääriä Suomessa 5–6 % vuoteen 2040 mennessä. Vuosisadan loppuun mennessä sademäärän kasvu voi olla kesällä enimmillään 20 % ja talvisin jopa 40 %. Ilmastonmuutoksen myötä talvet muuttuvat entistä leudommiksi ja säiden ääri-ilmiöiden on ennustettu kasvavan.¹⁹ Lisääntyneet sateet ja ääri-ilmiöt lisäävät tarvetta lumen käsittelyyn, hulevesien johtamiseen ja tulvasuojeluun. Leudot talvet lisäävät puolestaan väylien rasiutusta ja hankaloittavat kunnossapitoa. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi kestävien liikennemuotojen edistäminen on tärkeää. Samalla tulee varautua kaupunkirakenteessa riittäviin lumitiloihin, hulevesirakenteisiin

¹⁹ Ilmastonmuutoksen sopeutumisen ohjaukskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet, Suomen ilmastopaneeli, raportti 2/2021

ja viheralueisiin sekä pyrkiä takaamaan turvalliset, sujuvat ja esteettömät liikkumisen olosuhteet eri liikkujaryhmille ympäri vuoden. Kunnossapidon suunnitelmallisuuden ja toimenpiteiden oikea-aikaisuuden merkitys kasvaa. Nämä asiat on syytä huomioida kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä.

Väestökehitys

Suomessa väestön on ennustettu tulevaisuudessa keskittyvän entistä enemmän asema-kaavoitetuille alueille. Taajamissa asui vuonna 2020 86,5 % suomalaisista.²⁰ Samalla väestö ikääntyy ja liikkumattomuudesta on tulossa koko ajan entistä suurempi kansanterveydellinen ongelma. Katujen ja muiden yleisten alueiden rooli hyvinvoinnin edistämisen tekijänä on tutkimuksissa tunnistettu, mutta se ei ole vielä juuri muuttanut vanhoja käytäntöjä ja toimintamalleja.²¹ Kunnossa- ja puhtaanapidolla on oma tärkeä roolinsa ympärivuotisten aktivoivien, viihtyisien ja turvallisten elinympäristöjen aikaan saamisessa. Katujen ja muiden yleisten alueiden tilan jakamisen ja paremmin eri näkökulmat huomioivan suunnittelun tarve kasvaa. Myös riski kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvien luvattomien tai puutteellisesti järjestettyjen töiden häiriö- ja haittavaikutuksille kasvaa, erityisesti muuttovoittoalueilla. Kunnossapidon suunnittelemattomuus ja liian pienet toteutusresurssit näkyvät usein kunnossa- ja puhtaanapidon käytännön ongelmina ja toimimattomuutena. Tätä yhteyttä alue- ja kohdesuunnitteluun on syytä käsitellä kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä.

Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen

Tulevaisuudessa luonto- ja viheralueiden painoarvo kasvaa ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi ja lisäämiseksi. Myös rakennetut viheralueet voivat toimia tärkeinä ekosysteemipalvelujen tuottajina ja monilajisina alueina. Luontoalueiden säilyttäminen, herkällä alueilla kulkemisen ohjaaminen, rakennettujen viheralueiden laadukas suunnittelu sekä viheralueiden riittävä kunnossa- ja puhtaanapito ovat tärkeitä, jotta viheralueet kestävät kasvavasta ihmismäärästä johtuvan lisääntyvän käyttöpaineen. Alueidenkäyttöä ja suunnittelua ohjaavissa laeissa tulee jatkossa pystyä paremmin tuomaan esille viherympäristöjen merkitys, luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja lisääminen sekä varmistaa yhteys kunnossa- ja puhtaanapitotoimintaan.

20 Alueiden käytön vuosikatsaus 2020, kestävän liikkumisen edellytykset vaihtelevat, SYKE 15.12.2020

21 Sepas -hanke 2020-2023, Fyysisen aktiivisuuden ja paikallaanolon taloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys, Oulun yliopisto

Luontokato ei uhkaa pelkästään luonnon monimuotoisuutta ja lajien olemassaoloa, vaan myös ihmisten hyvinvointia. Globaali maailmantalous ja Suomen talous on tiukasti sidoksissa luontoon. Ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden katoaminen ovat myös kietoutuneet toisiinsa. Niiden taustalla ovat ihmisten aiheuttamat koko ajan vahvistuvat syyt. Luontokadon pysäyttäminen vaatii laajaa ja yhteisrintamallista toimintaa koko yhteiskunnan kaikilla tasoilla.²²

Kyse ei ole pelkästä ympäristöongelmasta, vaan tavastamme elää osana luontoa ja ympäristöä. Muutosten tulee ulottua jokapäiväiseen arkeemme ja valintoihimme. Kunnossapitolain soveltamisalan toimenpiteillä on suora yhteys ja vaikutus ihmisten arjen valintoihin. Kunnossa- ja puhtaanapidon toimilla voidaan omalta osaltaan vaikuttaa mm. liikkumiskäyttäytymisen valintoihin, kunnossapitotoimenpiteiden priorisointiin tai vaikkapa lahopuiden ja pörräisniittyjen mahdollistamiseen.

Digitaalisuus, automaatio ja robotiikka

Digitalisuuden, automaation ja robotiikan kehittyminen voi olla yksi ratkaiseva tekijä kunnossapidon toimialaan liittyvien kasvavien haasteiden ratkaisemisessa.²³ Kunnossapidosta ja kunnossapidettävästä omaisuudesta tarvitaan jatkossa entistä parempaa, yhtenäisempää ja ajantasaisempaa tietoa. Tiedon hankinta, omistajuus, ylläpito ja jakelu on syytä huomioida kunnossapitolain uudistamista mietittäessä. Digitaalisuuteen ja tiedon hyödyntämiseen liittyvä osaamistarve kasvaa myös kunnossapitolain soveltamisalan työtehtävissä. Työvoima- ja osaamispuulaan tulee pystyä reagoimaan siirtymällä kohti automatisoituja toimintoja, ja muutosta mahdollistava lainsäädäntö on tärkeä osa tätä kehityskulkua.

Autonomiset työkonet ovat jo nyt nykypäivää kunnossapidon tehtävissä suljetuilla alueilla. Esimerkiksi robottiruohonleikkurit ovat tuttu näky yksityisillä pihilla. Keväällä 2022 suomalainen yritys toi markkinoille autonomisen kauko-ohjattavan imulakaisulaitteen.²⁴ Oslo ja Helsinki-Vantaan lentokentillä on ollut jo useamman vuoden ajan testissä autonomista auraukscalustoa.²⁵ Yleisillä alueilla operoivien autonomisten tai puoli-autonomisten työkonoiden yleistyminen vaatii vielä tieliikennelainsäädännön muutoksia

22 Sihvonen P., Joka yhdeksäs laji Suomessa on uhanalainen – mutta keinot luontokadon hillitsemiseen ovat tiedossa, Helsingin yliopiston artikkeli 25.11.2021

23 Suomen sata uutta mahdollisuutta 2018–2037, Eduskuntien tulevaisuusvaliokuntien julkaisu 1/2018

24 Trombia Free autonomous street sweeping system, global launch 30.5.2022

25 <https://www.finavia.fi/fi/ uutishuone/2019/ viisi-suomalaisyrittästä-yhdisti-voimansa-lumen-aurauksen-automaatiopilotissa>

sekä yleisten alueiden suunnittelussa autonomisten liikkuvien työkoneneiden tarpeiden huomioon ottamista. Suomessa on autonomisiin työkoneneisiin liittyvää kärkeäosaamista ja alan globaalit liiketoimintamahdollisuudet on arvioitu merkittäviksi.²⁶

Vihreä siirtymä, sähköistyminen ja energia-alan murros

Sähköistyminen ja energia-alan murros ovat jo käynnissä.²⁷ Osaltaan laaja-alaista vihreää siirtymää ovat vauhdittaneet 2020-luvun alun kriisit, joiden myötä myös varautumisen ja tietoturvallisuuden painoarvot ovat kasvaneet kaikessa yhteiskuntaan liittyvissä tehtävissä. Kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä on syytä huomioida kadulla ja yleisillä alueilla tapahtuvien kaivutöiden määrän kasvu, yhteiskuntien kannalta tärkeiden verkostojen toimivuus kriisitilanteissa sekä tietoturvasuosasioiden ratkaiseminen kriisitilanteiden ja varautumisen näkökulmista. Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfra tulee myös vaatimaan lisätöitä katualueilla sekä oman tilansa kaduilta ja muilta yleisillä alueilta. Vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfra on osa vihreää siirtymää. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän tieliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfraan kehittämiseksi keväällä 2022.²⁸

Infraomaisuuden korjausvelan kasvu

Julkisin verovaroin rakennetusta omaisuudesta tulee pitää hyvää huolta. Kunnossapitolain soveltamisalan toimenpiteet ovat tiukasti sidoksissa tämän omaisuuden arvon säilyttämiseen. Tilanne ei ole hyvä kovinkaan monen infraomaisuuslajin osalta. Korjausvelan määrä on infraomaisuuden määrän kasvun ja kunnossapidon riittämättömien resurssien seurauksena kasvanut. Negatiivinen kehityssuunta tulee näkymään tulevana vuosikymmeninä mm. lisääntyvinä saavutettavuuden, liikkumisen esteettömyyden ja turvallisuuden ongelmina. Vesi- ja viemäriverkoston sekä katuomaisuuden suuri korjausvelan määrä tulee kasvattamaan jo entisestään suurta katutöiden määrää. Riski haitta- ja häiriötilanteiden kasvulle on huomattava, ellei yhteisrakentamisessa ja korjaustarpeiden ennakoinnissa saada aikaan kehitystä.

26 Liikkuvat työkoneneet – kehityspolku, Tirkkonen J. 2018, Business Finland katsaus 1/2018

27 Sähköistämisen rooli Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, Sitran muistio, syyskuu 2021

28 Raportti: Liikenteen uusien käyttövoimien markkina kehittynyt enimmäkseen tavoitteiden mukaisesti, tiedote lvm.fi verkkosivuilla 13.12.2022

Liikkumattomuuden pandemia

Lähihistoriasta (1950- ja 1960-luku) kumpuavat autokaupungin suunnittelun aikakauden vaikutukset näkyvät vieläkin rakennetun ympäristön suunnittelussa ja kunnossapidossa.²⁹ Autoistuminen sekä autokeskeinen kaupunki- ja liikennesuunnittelu ovat hajauttaneet yhdyskuntarakenteita ja vähentäneet osaltaan asukkaiden fyysistä aktiivisuutta.³⁰ Suomen Puolustusvoimien Cooper-testien tulokset kertovat suomalaisten nuorten miesten kestävyyskunnan dramaattisesta laskusta vuodesta 1975 tähän päivään saakka.³¹

Myös UKK-instituutin MOVE-testien tulokset kertovat lasten ja nuorten fyysisen aktiivisuuden vähentymisestä ja hyvinvoinnin laskusta. Syksyn 2021 MOVE-mittauksissa noin 40 prosentilla 5. ja 8. luokan oppilaista fyysinen toimintakyky oli jo huolestuttavalla tasolla. Näillä kehityssuunnilla on suuren taloudellisen merkityksen lisäksi heikentävä vaikutus koko maan elinvoimaisuuteen sekä mm. maanpuolustuskykyyn. Suomen suosituimmat ja kustannustehokkaimmat liikuntapaikat ovat jalankulku- ja pyörätiet. Matalan kynnyksen liikuntamahdollisuuksien tarjoaminen näillä väylillä ympärivuotisesti, esteettömästi sekä turvallisesti kunnossa- ja puhtaanapidon keinoin on mitä kustannustehokkain ennakoivan terveydenedistämisen toimenpide.

29 Männistö-Funk T., esitys ”Kävelyn historiaa autokaupungeissa” tilaisuudessa ”Kaikki käyttäjät huomioiva liikenneympäristö – Kävelysymposium 2022 keskiviikkona 14.12

30 Vasankari T., Kolu P, Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018

31 Valtion liikuntaneuvoston tiedote 15.12.2021: Lasten ja nuorten fyysinen toimintakyky huolestuttavalla tasolla

2 Kunnossapitolain toimivuuden arviointi

2.1 Tiedon keräämisen menetelmät ja tulokset

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnissa kerättiin laajasti tietoa eri osapuolilta eri menetelmillä. Toimivuusarvioinnin tavoitteena oli kerätä kunnossapitolain laajan vaikuttavuuden vuoksi monipuolisesti näkemyksiä sen toimivuudesta sekä muutos- ja päivitystarpeista. Toimivuusarviointityö aloitettiin kahdella avoimella webinaarilla touko-kesäkuun vaihteessa 2022. Muita tiedon hankkimistapoja työn aikana olivat haastattelut, kyselytutkimus, työpajat sekä kirjallisuuskatsaus. Toimivuusarviointityön tiedonkeräämisen menetelmät on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Toimivuusarviointityössä käytetyt tiedon keräämisen menetelmät

Avauswebinaarit	Kirjallisuuskatsaus	Haastattelut	WWW-kysely	Työpajat
Kaksi avointa webinaaria	Lain toimialaan liittyvät	Toteutettu kesä-elokuussa 2022	Toteutettu syyskuussa 2022	Neljä työpajaa lokakuussa 2022
Webinaareihin osallistui 105 henkilöä	Selvitykset ja tutkimukset	60 eri tahoa / organisaatiota	Saatiin 83 vastausta	109 ilmoittautunutta
Webinaarit järjestettiin touko-kesäkuun 2022 vaihteessa	Hyvät käytännöt ja kokemukset	121 henkilöä	Valtaosa vastauksista tuli kuntasektorin edustajilta (49 kpl)	Neljä eri teemaa ja jokaisessa työpajassa 4 eri alateemaa
	Artikkelit ja muut julkaisut	Kaikki etäyhteydellä		

Eri työvaiheiden myötä saadun aineiston yksityiskohtaisemmat tulokset on esitetty liitteissä 1–5. Seuraavissa kappaleissa on esitetty eri työvaiheista saatujen tulosten lyhyet yhteenvedot osallistuneiden tahojen näkökulmista sekä esitettyihin kunnossapitolain muutos- ja päivitystarpeisiin liittyviä nostoja kirjallisuuskatsauksesta ja työpajoista.

2.1.1 Haastattelujen ja kyselyn tulokset

Kuntien edustajien näkemykset

Kuntien edustajat olivat aktiivisin toimivuusarviointityöhön osallistunut taho, mikä näkyi etenkin työpajoihin ja kyselyyn osallistuneiden määrissä. Suurin osa toimivuusarviointityöhön osallistuneista kuntien edustajista oli kunnossapitotoimialan asiantuntijoita. Kaikissa toimivuusarviointityön työvaiheissa kuntien edustajien taholta nousivat esille pitkälti samat tarpeet. Kuntien edustajat pitivät nykyistä lainsäädäntöä rakenteellisesti toimivana ja ytimekkäänä, mutta vanhana, epäselvänä ja päivityksen tarpeessa olevana. Eniten keskustelua aiheuttivat kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt ja niihin liittyvien havaittujen ongelmatilanteiden ratkaiseminen. Nykyisen lainsäädännön keinoin kuntien toimijat tunsivat itsensä voimattomiksi lupaehtojen vastaisiin tilanteisiin reagoimisessa tehokkaiden keinojen puuttuessa. Hallinnollisen pakkomenettelyn kuntien edustajat kokivat liian hitaaksi. He kokivat joidenkin toimijoiden hyödyntävän häikäilemättömästi viranhaltijoiden nopean sanktiointimahdollisuuden puutetta.

Lähes kaikki kuntien edustajat pitivät kunnossapidon ja puhtaanapidon vastuiden monimuotoisuutta hankalana ja vaikeasti eri toimijoille omaksuttavana. Nykyiset yleisten alueiden määritelmät ja laissa käytettävät termit kuntien edustajat kokivat vanhoiksi ja puutteellisiksi. Jalkakäytävien talvihoidon kokonaisvastuun otto kunnille jakoi mielipiteitä. Kokonaisuusvastuun ottamisesta kunnalle on eri paikkakunnilta saatu niin hyviä kuin huonojakin kokemuksia. Moni kunnan edustaja kannatti kävelijöiden ja pyöräilijöiden huolellisuusvelvoitteen lisäämistä ja tarkastelua sää- ja keliolosuhteiden huomioimisesta.

Kuntien edustajat kaipasivat myös tulevan alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain rajapinnan yhteensovittamista paremman kunnossa- ja puhtaanapidon suunnitelmallisuuden aikaansaamiseksi. Näiden lakien yhdistämisen mahdollisuuden ja yhdistämisen vaikutusten selvittämistä pidettiin tarpeellisenä. Nykyisin erityisesti talvikunnossapidon monien ongelmien nähtiin juontuvan lumitilojen puutteesta ja kaupunkirakenteen tiivistämisestä tehokkuuden nimissä. Ylipäätään lakien yhteensovittaminen nähtiin tärkeäksi kehittämistehtäväksi ristiriitaisuuksien ratkomiseksi.

Nostoja kuntien edustajien kommentteista

”Yleisesti ottaen lain kanssa on pärjätty ihan hyvin. Perustehtävänsä laki on täyttänyt aika hyvin.”

”Lain rakenne ja tausta ovat sinänsä suhteellisen hyviä. Eihän se kovin helppolukuinen tuo laki kuitenkaan ole. Kovin moni ei siitä vastuitaan ymmärrä”.

”Omaisuukselle ja muille katualueen käyttäjille aiheutuu paljon seuraamuksia. Välitöntä reagointia puutteisiin tarvitaan ja siihen työkaluja. Kadulla tai yleisillä alueilla tehtävät nostotyöt aiheuttavat ihan kamalia vaaratilanteita liian usein.”

”Kunnossapito- ja puhtaanapitovelvoitteet ovat osin häilyviä ja epäselviä, osin ehkä myös epätarkoituksenmukaisia. Lakiuudistuksen yhteydessä näitä osa-alueita on syytä selkeyttää ja täsmentää. Myös yleisillä alueilla tehtäviä töitä ja niistä ilmoittamista on tarpeen päivittää. Nykyinen laki vaatii lukijaltaan yleisesti ottaen syvällistä paneutumista ja asiantuntemusta, vaikka lailla ohjataan arkisia ja rutiininomaisia toimenpiteitä.”

”Lakien yhdistämistä tulee vähintäänkin arvioida huolellisesti. Sinänsä kunnossapitolaki liittyy maankäyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön, joten yhdistäminen voisi siinä mielessä olla perusteltua. Yhdistäminen ei kuitenkaan ole välttämätöntä ehyen lopputuloksen aikaansaamisen kannalta.”

”Tarvitaan lain terminologian ja määritelmien selkeytystä. Mitä kulloinkin tarkoitetaan. Termien käytössä on merkittäviä eroja kuntien kesken, laissa tarkemmat määritykset, esimerkiksi hankkeeseen ryhtyvä, jne.”

Valtionhallinnon edustajien näkemykset

Kunnossapitolain toimivuusarviointiin osallistui valtionhallinnon edustajia monesta eri organisaatiosta (ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, valtionvarainministeriö, väylävirasto, ELY-keskukset, Traficom) erityisesti haastatteluihin sekä työpajoihin. Valtionhallinnon edustajat kautta linjan toivat esille, että kunnossapitolaki on oman aikansa tuote. He totesivat laista puuttuvan monen toimintaympäristön muutokseen liittyvän tavoitteen huomioimisen. Näitä esille nostettuja puutteita olivat esimerkiksi loppukäyttäjien, kestäväen kehityksen ja digitalisaation tarpeiden huomioiminen. Valtionhallinnon edustajat toivat esille myös tarpeen lain kokonaisvaltaisemmalle otteelle ja

eri lakien rajapintojen yhteensovittamisen, etenkin alueiden käyttöä säätelevän lainsäädännön kanssa. Valtionhallinnon edustajat toivat lisäksi esille, että lainsäädännössä tulee huomioida myös sen mahdollistava vaikutus. Eri osapuolien esittämät kunnossapitolain muutostarpeet on syytä punnita tarkkaan ja miettiä ovatko ne koko maata ja kaikkia toimintaympäristöjä koskevia tarpeita.

Paljon huomiota ja keskustelua herätti erityisesti jalkaisin ja pyörällä liikkuvien ihmisten tarpeet ja koko matkaketjun esteettömyys. Myös ilmastonmuutoksen ja luontokadon tuomien muutostarpeiden ulottamista lakiin sekä infraomaisuuden korjausvelan kasvun hillinnäksi tarvittavien toimenpiteiden huomioimista pidettiin tärkeinä asioina.

Nostoja valtionhallinnon edustajien kommentteista

”Uusi laki voisi olla tarpeen kirjoittaa uudestaan ja kokonaisvaltaisemmin. Nykyisen lain rakenne on oman aikansa tuote. Jos halutaan uusia näkökulmia, niin koko lain uudistaminen on tarpeen.”

”Laki on 1970-luvulla kirjoitettu ja kadut edellä on pitkälti menty. Tasapainoinen kokonaisuus on syytä miettiä tarkkaan. Esteettömyys ja pyöräilijän näkökulmat on saatava jatkossa paremmin lainsäädännössä esille.”

Verkostojen omistajien näkemykset

Kunnallisteknisten verkostojen omistajien edustajat olivat toiseksi edustetuin ryhmä kunnossapitolain toimivuusarvioinnin eri työvaiheissa. Verkostojen omistajien (energia-, tietoliikenne-, vesihuoltoverkostot) edustajat arvioivat nykyisen lain toimivuuden hyväksi, eivätkä nähneet nykyiseen vallitsevaan lainsäädäntöön merkittäviä muutos-, päivitys- tai yhdistämistarpeita. Verkostojen omistajat painottivat lain joustavuuden säilyttämisen, toimenpiteiden ennakoitavuuden, rakentamisen ja toimenpiteiden yhteensovittamisen ja yhteisten toimintamallien merkitystä. Maan alla sijaitsevien verkostojen omistajat painottivat velvollisuuksiaan omaisuuden toimivuudesta ja toivat esille näkökulmia verkostojen merkityksestä ja vaikuttavuudesta koko yhteiskunnalle.

Kunnossapitolain säätelyn ei haastateltujen mielestä tule hankaloittaa reagointi- mahdollisuuksia verkkojen toimivuuden varmistavan ylläpidon eri tarpeisiin. Kunnossapitolain uudistaminen ei saisi verkoston omistajien edustajien mukaan olla ristiriidassa toisissa lainsäädännöissä ja mm. energia- ja sähköalan standardeissa esitettyjen velvoitteiden kanssa.

Verkoston omistajat painottivat kokonaisvaltaista ja koko elinkaaren ajan tarkastelua vaikutuksista ennen lainsäädännön mahdollista muuttamista. He toivat esille myös kaduille ja yleisille alueille asetetut ennallistamisvaatimukset. Verkoston omistajien edustajat kokivat, että usein työn tekijöiltä vaaditaan parempaa ennallistamisen tasoa, kuin mitä lähtötilanne ennen työn suorittamista oli.

Tiedon hallinta ja jakaminen nousi esille yhtenä tärkeänä teemana verkoston omistajien edustajien kommentoissa. He kokivat tiedon saamisen eri verkko-omaisuudesta ns. ”yhden luukun kautta” parantavan käytännön toimintaa.

Nostoja verkoston omistajien edustajien kommentoista

”Kuntien ehdotuksen mukaisesti kunnille annettaisiin aivan liiallista toimivaltaa infratoimijoiden toiminnan säätelyyn. Toki meilläkin on intresseissä saada aikaan hyvää ja toimivaa infraa, mutta yhteistyössä tulisi tätä kehittää. Ajallinen rajoittaminen tulee olla verkonhaltijan itsensä hallinnassa.”

”Lain kehikko on fiksua ja sopivan väljä. Toimintotavat ovat osittain vakiintuneet. Kunnossapitolaissa ei ole mitään rikki. Enemmänkin on ilmassa kysymys, että miten sitä lakia tulkitaan; miten kaikki tekisivät yhdessä samaan suuntaan.”

”Jakeluverkonhaltijan tulee pystyä toteuttamaan yhteiskuntien jakeluverkonhaltijalle muun muassa sähkömarkkinalaissa asettamat velvoitteet, kuten vaatimukset kustannustehokkaasta rakentamisesta, liittämismahdollisuudesta ja kehittämis- ja ylläpitovelvollisuudesta samoin kuin yhteiskuntien jakeluverkonhaltijalle asettamat velvoitteet sähköjärjestelmän kehittämisestä kohti tulevaisuudessa energiamurroksen myötä tarvittavaa sähköjärjestelmää. Sanotut velvoitteet on keskeisesti huomioitava kunnossapitolain mahdollisessa uudistamisessa, koska kunnossapitolain kaivutyön suorittamista koskevilla säännöksillä on keskeinen merkitys sanottujen velvoitteiden toteuttamiseen ja niiden kustannuksiin, jotka viime kädessä maksavat kuntalaiset.”

Urakoitsijoiden edustajien näkemykset

Urakoitsijoiden näkemyksiä toimivuusarviointityöhön saatiin pääasiassa toimialan edunvalvontaorganisaatioiden (Infra ry, Koneyrittäjät ry, Sähkö- ja teleurakoitsijat ry) kautta. Urakoitsijoiden edustajien mielestä kunnossapitolain toimivuutta heikentävät sen esittämien vastuiden pirstaloituneisuus kunnossa- ja puhtaanapidossa sekä tiedonhallinnan kokonaisuuden puuttuminen lainsäädännöstä. Näiden puutteiden todettiin hankaloittavan koko kunnossapidon toimialan kustannustehokkuuden ja suunnitelmallisuuden kehittymistä. Erityisesti urakoitsijoiden edustajat nostivat esille nykyisten talvikunnossapidon vastuiden epäselkeyden ja pirstaloituneisuuden hankaloittavan järkevää ja kustannustehokasta toimintaa. Kunnossa- ja puhtaanapidon toimialalla toimivien yritysten edustajat toivatkin esille yritysten toimintaedellytysten turvaamisen ja tehokkuuden parantamisen näkökulmien tärkeyden lakia uudistettaessa.

Urakoitsijoiden edustajat näkivät järkeväksi vaihtoehdoksi vastuiden selkeyttämisen kunnossapidon kokonaisvastuun siirtämisellä kunnille. Urakoitsijoiden edustajat esittivät loppukäyttäjien huolellisuusvastuun lisäämistä lainsäädäntöön. Urakoitsijoiden edustajat totesivat, että kaikkien liikkumisväylien pitäminen hyvässä kunnossa 24/7 ei ole käytännössä mahdollista nykyisin resurssein. Urakoitsijoiden edustajat myös pohtivat, miten kunnossapidon suunnittelun saitaisiin sisällytettyä jollakin tavalla lainsäädäntöön mukaan.

Urakoitsijan edustajat kokivat kunnossapidon toimialana olevan aliarvostettu ja he näkivät kunnossapidon toimialan kärsivän rakentamisen ja alueiden käytön tehokkuuspyrkimysten tavoitteista. Urakoitsijoiden edustajat totesivat lumitilojen olevan lähes poikkeuksetta alimitoitettuja ja talven suunnittelun ylipäätään olevan lähes olematonta.

Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden osalta urakoitsijoiden edustajat toivoivat yhtenäisempiä ja sujuvampia käytäntöjä koko maahan. Urakoitsijoiden edustajat näkivät byrokratian lisäämisen tai lupahintojen korottamisen urakoitsijoiden toimintaedellytyksiä heikentäväksi kehityssuunnaksi. Urakoitsijoiden edustajat pitivät hyvänä asiana, jos koko toimialalla päästäisiin kohti yleisiä toimintamalleja ja parempaa tiedonhallintaa. Tämä lisäisi ennakoitavuutta, helpottaisi urakoitsijoiden toimintaa ja sujuvoittaisi työmaiden toimintaa.

Nostoja urakoitsijoiden edustajien kommenteista

”Resurssit tulee saada käyttöön tehokkaasti. Ilmastomuutoksen myötä talvisadanta kasvaa ja tulvahuiput yleistyvät. Hankintaosaamisen painoarvo kasvaa. Kunnossapitoa kannat-taisi kilpailuttaa kokonaisina alueina. Jalkakäytävien talvikunnossapidon vastuun siirto kunnille tukisi tätä kehitystä.”

”Vuoden 1978 Suomeen verrattuna haasteet ovat nyt eri tasolla. Suunnittelu on jäänyt katveeseen kautta linjan laista lähtien. Laki tulisi nähdä myös muuna, kuin katujen auki pitämisen välineenä. Esimerkiksi kuntien elinvoimaisuuden ja kehittymisen välineenä.”

Loppukäyttäjien edustajien näkemykset

Kunnossapidon toimivuusarviointityössä haastateltiin laajasti loppukäyttäjiä edustavia eri sidosryhmiä. Haastatteluissa kuultiin Pyöräliiton, Pyöräilykuntien verkoston, Vammaisfoorumin, Autoliiton, Invalidiliiton, Kiinteistöliiton, Omakotiliiton, Taksiliiton, Linja-autoliiton, Paikallisliikenneliiton, Viherympäristöliiton, Liikenneturvan, Ikäinstituutin, Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimiston, Nuorisovaltuuston, Vanhusasiainvaltuutetun toimiston, Suomen Yrittäjien, Tier Oy:n, Kaupunginpuutarhureiden Seuran ja eri joukko-liikennetoimijoiden edustajia. Loppukäyttäjä edustavien sidosryhmien osallistuminen internet-kyselyyn ja työpajoihin oli haastattelujen loppukäyttäjien edustajien sidosryhmien määrään nähden vähäistä.

Loppukäyttäjien näkemyksissä korostui koko lain lähtökohtien ja prioriteettien toimimattomuus. Monet loppukäyttäjiä edustaneet tahot toivat esille, ettei heidän edustamansa käyttäjäryhmän tarpeita ole riittävästi huomioitu nykyisessä kunnossapidon lainsäädännössä tai sen toteuttamisessa. Nykyisen lainsäädännön prioriteetit ja niiden muuttamisen tarve nousikin monessa eri yhteydessä esille. Monet loppukäyttäjiä edustavien tahojen edustajat kokivat auton ja autoilun edelleen ohjaavan liian paljon nykyistä kunnossapitolain soveltamista.

Loppukäyttäjien edustajien keskeisiä esille nostamia teemoja olivat yhdenvertaisuuden, esteettömyyden ja matkaketjujen parempi huomioiminen, työmaiden liikennejärjestelyjen puutteet, jalkakäytävien talvikunnossapidon palvelutason nostaminen sekä kunnossa- ja puhtaanapitovastuiden pirstaloituneisuudesta ja kunnossapidon suunnittelemattomuudesta loppukäyttäjille aiheutuvat ongelmat.

Lain kunnossa- ja puhtaanapidon vastuiden pirstaleisuuden todettiin aiheuttavan moninaisia jokapäiväisiä käytännön ongelmia loppukäyttäjille etenkin talviaikaan. Loppukäyttäjien edustajat toivoivat jatkossa lakiin yhdenvertaisen kohtelun, turvallisen ja esteettömän liikkumisen sekä matkaketjuajattelun velvoittamista etenkin heikommassa asemassa olevien käyttäjäryhmien osalta.

Nostoja loppukäyttäjien edustajien kommenteista

”Saavutettavuus, itsenäinen liikkuminen, turvallisuus ja esteettömyys keskiöön. Tässä on kyse lopulta muissa laissa määriteltyjen asioiden noudattamisesta.”

”Laki on kirjoitettu siten, että viranomaistoiminnan laatu ratkaisee.”

”Nykykäytännöt ohjaavat siihen, että minimoidaan haitta moottoriajoneuvo-liikenteen väylillä. Nykyiset kunnossapitokäytännöt ovat ikäsyrrjiviä. Laissa tulee kiinnittää huomiota erityisesti liikkumisen esteettömyyteen ja turvallisuuteen. Nykyisen lainsäädännön esteettömyys kattaa lähinnä pyörällisillä apuvälineillä liikkuvien tarpeita. Aistivammaisten tarpeet on ohitettu.”

”Jalkakäytävien talvikunnossapidon kuuluminen kiinteistöille lukitsee huonosti liikkuvat, pyörätuolia tai rollaattoria käyttävät kansalaiset lumisateen jälkeen koteihinsa kohtuuttoman pitkiksi ajoiksi. Heidän kulkumahdollisuutensa katkaisee reitin huonoimmin osuutensa hoitava kiinteistö. Hoidon tason valvonta on käytännössä yksinomaan kiinteistöjen omavalvonnan varassa. Tämä johtuu siitä, että 15 §:n mukaista Kuntien määräämää viranomaista (kuntien valvontaviranomainen) ei joko ole lainkaan, tai sille ei ole annettu resursseja hoitaa tätä tehtävää.”

Turvallisuus- ja pelastusalan edustajien näkemykset

Turvallisuus- ja pelastusalan edustajien näkemykset kunnossapitolain toimivuudesta perustuvat kolmen ryhmähaastattelun tuloksiin. Haastatteluissa tiedonhallinta ja tiedon välittämisen vastuut nousivat keskeiseksi kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä huomioitavaksi asiaksi. Nykyisin tietoa voidaan paikoitellen saada jotakin kautta katu- ja muilla yleisillä alueilla olevista hidasteista tai esteistä. Yleinen kuva toimijoiden

keskuudessa on se, että ei tiedetä, mitä missäkin katuverkolla tapahtuu. Turvallisuus- ja pelastusalan edustajien mielestä tiedonhallinnan ja tiedon jakamisen osalta tulisi saada vaatimuksia kunnossapitolakiin.

Pelastuslaitoksien edustajat kokivat tarpeen kunnossapidon ja erityisesti lumitilojen suunnittelun nostamiseksi esille joko tulevan alueidenkäyttölain tai kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä. Pelastuslaitoksen edustajat kokivat kunnossapidon suunnitelmattomuuden ja talvikunnossapidon vastuiden pirstaloituneisuuden näkyvän heidän omassa työssään. Pelastuspaikan saavutettavuudessa ja varsinaisen pelastustoiminnan suorittamisessa on usein ongelmia. Perimmäisen syyn nähtiin olevan eri tahojen ristiriitaisissa tarpeissa, ahtaissa tehokkuutta korostavissa asemakaavoissa ja tiedon sekä vuorovaikutuksen puutteissa rakennetun ympäristön prosessin eri vaiheiden välillä.

Sanktioinnin mahdollistamista kuntien viranhaltijoille haastatellut pitivät mahdollisuutena, jota on syytä selvittää tarkemmin. Sanktioiden tulisi olla joka tapauksessa tuntevia ja läpinäkyviä, jotta jo kaivulupaa haettaessa toimijoilla olisi tietous mahdollisten laiminlyöntien seuraamuksista. Haastatellut pitivät myös tärkeänä, että ministeriöiden välinen yhteistyö toimisi paremmin lakien valmistelussa ja yhteensovittamisessa.

Nostoja pelastus- ja turvallisuusalan toimijoiden kommenteista

”Huonosti tunnettu laki ja alhaalle arvostettu asia koko kaupunkiympäristön suunnittelun prosessissa.”

”Saadaan pitää puolemme, että tiivistyvässä kaupunkirakenteessa saadaan oman toiminnan kannalta vaatimukset toteutettua. Usein kaavoitusta ohjaa halu maksimoida kaupallista hyötyä. Toivottavasti saataisiin lakitasolle kirjausta lumitilojen vaatimuksista ja tilan varaamisesta.”

Muiden toimijoiden edustajien näkemykset

Muiden toimijoiden edustajina kuultiin kunnossapitolain toimivuusarvioinnissa asiantuntija- ja tutkimusorganisaatioita (Sitra, ITS Finland, Tampereen yliopisto, Finntraffic Oy). Näiden tahojen haastatellut edustajat kokivat nykyisen lainsäädännön aiheuttavan

kunnossa- ja puhtaanapidon toiminnan siiloutumista. He näkivät kunnossapitolain erillisenä kokonaisuutenaan, joka ei tue koko rakennetun infrastruktuurin elinkaari-ajattelua tai loppukäyttäjien tarpeita.

Keskeisimpänä kehittämisen tarpeena muiden toimijoiden edustajat nostivat tiedonhallintaan liittyvien asioiden puuttumisen lainsäädännöstä. Kunnossa- ja puhtaanapidon huonon tiedonhallinnan tilanteen koettiin heikentävän kunnossapitolain ja samalla koko toimialan toimivuutta. Tiedonhallinnan kehittäminen ja vaatimuksien lisääminen lakiin tuli kaikissa muiden toimijoiden edustajien haastatteluissa esille keskeisenä tarpeena.

Toisena merkittävänä kokonaisuutena muiden toimijoiden edustajat nostivat esille toimintaympäristön muutokset ja huomioimisen kunnossapitolain uudistamisessa. Haastatellut painottivat tässäkin yhteydessä tiedolla ohjaamisen merkitystä. Haastatellut totesivat digitalisaation hyödyntämisen olevan pitkälti tahdosta kiinni, vaikka he arvioivatkin tällä hetkellä resursseja ja osaamista olevan tarpeeseen nähden liian vähän.

Kolmanneksi tärkeäksi kehittämisen kokonaisuudeksi muiden toimijoiden edustajien haastatteluissa nousi loppukäyttäjien tarpeiden huomioiminen kunnossapidon lainsäädännössä. Useampi haastateltu pohti, miten kunnossapidon suunnitelmallisuutta voisi tuoda mukaan lainsäädäntöön.

Haastatellut nostivat lisäksi esille infraomaisuuden korjausvelan ja kunnonhallinnan sekä lumilogistiikan ja kuivatuksen merkittävänä, parempaa suunnittelua vaativina tekijöinä. Haastatellut esittivät yksilön vastuun korostamista niin lainsäädännössä kuin myös palvelujen tuottamisessa. Taustana tälle ajatukselle oli joukkoistamisen ja alustatalouden mahdollisuuksien hyödyntäminen.

Nostoja muiden toimijoiden kommentteista

”Nykyisessä lainsäädännössä ei ole tietoon ja tiedonhallintaan liittyviä viittauksia. Lakiin tulee saada jotain linjauksia ohjaamaan tiedon hankintaa, ylläpitoa ja jakamista. Lakiteksti pitää laatia siten, että se pakottaa tekemään tiettyjä asioita. Kuitenkaan ei saa olla liian spesifi. Kunnossapidon tiedosta pitäisi saada jokin minimivelvoite mukaan lakiin.”

”Nykyisestä laista puuttuu paljon elementtejä, mikä on ohjannut toimintaa siiloutuneeseen suuntaan. Elinkaariajattelu ja loppukäyttäjien tarpeet eivät välity nykyisestä laista.”

2.1.2 Kirjallisuuskatsaus

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin työn aikana käytiin läpi kunnossapitolain soveltamisalaan liittyviä käytäntöjä, ongelma- ja kehittämiskohteita sekä oikeuskäytäntöjä kirjallisuuskatsauksen avulla sekä hyödynnettiin haastatteluista ja työpajoista saatuja lähteitä. Toimivuusarviointityössä hyödynnetyn kirjallisuuskatsauksen yhteenvedo on esitetty liitteessä 2. Seuraavassa on esitetty kirjallisuuskatsauksen tuloksia työn aikana kuultujen tahojen esittämistä kunnossapitolain keskeisimmistä päivittämis- ja muutostarpeista.

Kunnossapitolain moninaiset ja hankalasti hahmotettavissa olevat vastuut nousivat esille toimivuusarviointityön eri vaiheissa ja usean eri tahon esittämänä. Vuonna 2010 selvitettiin kymmenen kaupungin kokemuksia talvikunnossapidon kokonaisvastuun ottamisesta. Tehtyjen haastattelujen mukaan jalkakäytävien vastuunotto kaupungille oli parantanut ja yhtenäistänyt talvikunnossapidon laatua. Tilaajat kokivat samalla byrokratian lisääntyneen.³² Helsingissä 2011 raportoidun Etu-Töölön pilotoinnin tuloksena 67 % kiinteistöistä kannatti kokeilun jatkamista ja 30 % vastusti.³³ Toinen talvikunnossapidon vastuisiin liittyvä esille tullut asia on tonttiliittymien aurauksen vastuut. Vastuiden muuttaminen tontin omistajilta kunnille tulisi kirjallisuudesta löytyvien esimerkkien mukaan kalliiksi. Esimerkiksi Joensuussa laskettiin tonttiliittymien aurauksen vastuun oton maksavan kaupungille noin 560 000 €/v, mikä olisi noin 23 % lisäys nykyiseen talvikunnossapidon budjettiin.³⁴

Toinen toimivuusarviointityön eri vaiheissa esille tullut iso kokonaisuus oli kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden hallinta ja haittavaikutukset. Yhteisrakentamisen hyviä käytäntöjä on dokumentoitu jo reilun vuosikymmenen ajan, mutta kattavaa tarkastelua kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden vaikutuksista ei ole toistaiseksi tehty. Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviin töihin liittyvistä hyvistä ohjeista, käytännöistä ja kehittämistoimenpiteistä on löydettävissä paljon materiaalia kirjallisuudesta. Yleisimpiä kirjallisuuslähteiden aiheita ovat yhteisrakentamisen kehittäminen, kaduilla sekä yleisillä alueilla tapahtuvien töiden haittojen minimointi, kadulla tehtävien töiden liikennejärjestelyjen puutteellisuus ja tilapäisten liikennejärjestelyjen kehittäminen etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta.

32 Yhden toimijan periaate keskusta-alueen kunnossapidossa Oulussa, 2010.

33 Kantakaupungin kokonaisvastuuhoito, mahdollisuudet ja vaikutukset, 2011 Helsingin kaupungin rakennusvirasto

34 Kuntalaisaloite ja kaupunkirakennelautakunnan vastaus 15.3.2022, Joensuun kaupunki, KH 19.12.2022 § 486

Kolmas merkittävä toimivuusarvioinnissa esille tullut kokonaisuus on loppukäyttäjien tarpeet paremmalle talvikunnossapidon palvelutasolle sekä turvallisen ympärivuotisen liikkumisen ja esteettömyyden toteutuminen. Kirjallisuudessa on todettu paremman talvikunnossapitotason positiivinen vaikutus lihasvoimin liikkumisen yleisyydelle, turvallisuudelle ja kansanterveydelle. Kirjallisuudessa on tuotu esille liikkumattomuuden ja kaatumistapaturmien suuret jokavuotiset taloudelliset kustannukset. Ruotsissa on useat kunnat siirtyneet ns. tasa-arvoiseen talvikunnossapitoon, missä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeet on asetettu etusijalle kuntien talvikunnossapidon toiminnoissa. Oulun maailmanmainetta niittänyt pääpyöräilyreittien talvikunnossapidon sopimusmalli on myös hyvä esimerkki jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeiden priorisoinnista.

Huolellisuusvelvoitteen lisääminen lakiin esiintyi monen kunnossapitolain toimivuusarviointityöhön osallistuneen toiveissa, vaikka kyseinen toive kohdistuukin tieliikennelakiin. Taustalla toiveelle on kunnossapitolaissa esitetty kadunpitäjän korostunut huolellisuusvelvoite, minkä vuoksi liukastumisvahinkoihin sovelletaan käännettyä todistustaakkaa. Liukastumisjutuissa alueen kunnossapidosta vastaavan tulee osoittaa toimineensa liukaudentorjunnassa riittävän huolellisesti. Liukastuneen ei siis tarvitse osoittaa, että jalakäytävä oli liukas, vaan riittää, että osoittaa liukastuneensa kyseisessä paikassa.³⁵ Liukastumistapaturmiin liittyviä oikeustapauksia esiintyy kirjallisuudessa lukuisia aina korkeinta oikeusastetta myöten.

Kaiken kaikkiaan katuihin ja muihin yleisiin alueisiin kohdistuu paljon uusia tarpeita, joita nykyinen kunnossapidon lainsäädäntö ei huomioi. Kirjallisuuskatsauksessa käytiin läpi ilmastonmuutokseen, biodiversiteettiin ja luontokatoon, digitaalisuuteen ja yhdenvertaisuuteen, vihreään siirtymään, energiamurrokseen, uusiin liikkumismuotoihin ja -palveluihin sekä tasa-arvoisuuteen liittyviä lähteitä kunnossapidon soveltamisalan näkökulmasta. Suurimmassa osassa uusia tarpeita koskevissa kirjallisuuslähteissä yhteys kunnossapitoon jää tyypillisesti maininnan tasolle. Esimerkiksi ilmastonmuutoksen on arvioitu hankaloittavan ja lisäävän talvikunnossapidon töitä. Digitalisaation, automaation ja robotiikan on myös arvioitu vaikuttavan merkittävästi kunnossa- ja puhtaanapidon toimialaan. Tähän kokonaisuuteen liittyen tiedonhallinnan kehittämisen merkitystä on kirjallisuudessa korostettu.

35 Kuka korvaa liukastumisvahingot? Blogi talojuristit.fi -sivuilla, julkaistu 17.12.2020, <https://talojuristit.fi/post/kuka-korvaa-liukastumisvahingot>

2.1.3 Työpajat

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin aikana järjestettiin neljä työpajaa etäyhteyksin lokakuussa 2022. Työpajojen tavoitteena oli saada eri osapuolet yhteen keskustelemaan kunnossapitolain toimivuuden arvioinnin keskeisistä teemoista eri näkökulmista ja miettiä yhdessä ratkaisuja lain toimivuuden parantamiseksi. Työpajojen teemoiksi valikoituivat haastattelujen ja kyselytutkimuksen tulosten perusteella kadulla ja yleisillä alueilla tehtävät työt, kunnossa- ja puhtaanapito, rajapinnat muuhun lainsäädäntöön sekä lain lähtökohdat, prioriteetit sekä tiedonhallinta.

Työpajojen eri pienryhmien kirjaukset on esitetty tarkemmin liitteessä 5. Työpajoissa käsiteltiin paljon samoja teemoja ja kehittämistarpeita kuin haastatteluissa ja internet-kyselyn yhteydessä oli jo tullut esille. Monet työpajoissa esitetyistä asioista liittyivät tiiviisti muuhun lainsäädäntöön sekä toimialan yleiseen kehittämiseen. Seuraavassa on esitetty lyhyt yhteenveto työpajoissa kunnossapitolakiin liittyvistä kehittämistarpeista niiltä osin, kuin mitä muiden työvaiheiden aikana ei tullut jo esille.

Taulukko 5. Aikaisempien työvaiheiden tuloksiin nähden kunnossapitolain päivittämiseen liittyneet lisähavainnot työpajoista

Työpaja	Uudet esille tulleet muutos- ja päivitystarpeet kunnossapitolakiin
Kadulla ja yleisillä alueilla tehtävät työt	Haittaperusteen lisääminen kunnossapitolakiin. Progressiivinen menettely lupakäsittelyihin ja -maksuihin sekä siirtyminen ilmoitusmenettelystä lupamenettelyyn. Toimintakielto todelliseksi uhaksi osaksi kunnossapitolainsäädäntöä. Kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvän tiedon omistajuuden määrittäminen.
Kunnossa- ja puhtaanapito	Päivitettävien määritelmien ja termien listaus (11 kpl, esitetty liitteessä). Lumitilojen esittämisen vaatimus suunnitteluvaiheessa (rajapinta alueidenkäyttölakiin). Yleisillä alueilla sijaitsevan yksityisen omaisuuden siirron periaatteiden lisääminen. Kunnossa- ja puhtaanapitotoiminnan suunnitelmallisuuden vaatimuksen lisääminen. Vaatimus tulevien tarpeiden tunnistamisesta.
Lakien rajapintojen yhteensovittaminen	Tulevan alueidenkäyttölain kanssa työpajassa tunnistettiin 13 kpl rajapintaa. Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä ohjaavien lakien kanssa rajapintoja yhdistämisen tarpeita tunnistettiin työpajassa 14 kpl. Vastuiden selkeyttämistä eri tapauksissa tarvitaan kautta linjan. Digitalisaatioon liittyvän säätelyn kehityksessä on syytä olla eturintamassa.

Työpaja	Uudet esille tulleet muutos- ja päivitystarpeet kunnossapitolakiin
Lain lähtökohdat ja prioriteetit	<p>Eri käyttäjäryhmien tarpeiden tunnistaminen ja niiden kuvaaminen kunnossapitolakiin.</p> <p>Kunnossapitolakiin ja uusiin tarpeisiin liittyvien eri tietolajien tunnistaminen ja määrittely.</p> <p>Rajapinta uuteen alueidenkäyttölakiin käytävä huolella läpi, monet asiat määritellään suunnitteluvaiheessa.</p>

Ensimmäinen työpaja käsitteli kadulla ja muilla yleisillä alueilla koskevia töitä. Työpajassa esitettiin tavoitetilanteita ja niiden saavuttamiseksi liittyviä toimenpiteitä. Uusina ehdotuksina työryhmyöskentelyssä tuli esille haittaperusteen lisääminen kunnossapitolakiin, nykyisestä ilmoitusmenettelystä siirtyminen lupamenettelyyn, progressiivisen menettelyn lisääminen lupakäsittelyihin ja -maksuihin, toimintakiellon tuominen aidoksi mahdollisuudeksi osaksi lakia ja kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvien tietojen omistajuuden määrityksen lisääminen lakiin.

Toinen työpaja käsitteli kunnossa- ja puhtaanapitoa. Työpajassa listattiin nykyisen lainsäädännön tarkennusta vaativia, tai puuttuvia termejä ja määritelmiä. Talvikunnossapidon osalta tavoitetilanteeksi nostettiin lumitilojen suunnittelun toimiminen, mihin todettiin tarvittavan lumitilojen määrittelyn vaatimusta jo asemakaavavaiheessa. Puhtaana- ja kesäkunnossapidon osalta työpajassa esitettiin lakiin lisättäväksi yleisillä alueilla säilytettävän omaisuuden siirron periaatteet. Suunnitelmallisuuden parantamiseksi työpajassa ehdotettiin lakiin lisättäväksi kunnossapidon suunnitelmallisuuden ja tulevien tarpeiden tunnistamisvaatimuksia.

Kolmannessa työpajassa tunnistettiin kunnossapitolain kanssa yhteensovitettävien lakien rajapintoja. Eniten yhteensovittamisen tarpeita kohdistui tulevan alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain välille. Yleinen havainto työpajassa oli se, että kaikille ei ole selvää mitä missäkin laissa säädetään. Myös kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviin töihin liittyviä yhteensovittavia rajapintoja tunnistettiin lukuisia. Kysymykseksi työpajan jälkeen ilmaan silti jäi, miten hallitaan toistuvasti laadutonta ja luvatonta tekemistä ilman kuntien sanktiointimahdollisuutta. Vahinkotapausten osalta työpajassa peräänkuulutettiin vastuiden selkeyttämistä eri tapauksissa; kenellä on vastuu missäkin tilanteessa? Esimerkiksi pienirenkaisten uusien liikkumismuotojen osalta pohdittiin työpajassa oman myötävaikutuskohdan lisäämistä. Digitalisaatioon liittyvä EU-tasoinen säätely tuli voimakkaasti esille työpajatyöskentelyssä muiden lakien rajapintojen käymisen yhteydessä.

Neljännessä työpajassa käsiteltiin lain lähtökohtien ja prioriteettien tarkastelusta aiheutuvien tarpeiden huomioimista kunnossapitolaissa. Eri käyttäjäryhmän tarpeiden tunnistaminen ja tavoitetason kuvaaminen nähtiin tärkeäksi kehitystehtäväksi, kuten myös kunnossapitolain ja tulevan alueidenkäyttölain yhteensovittamisen tarve. Kunnossapitoon liittyvän suunnittelu- ja olosuhdetiedon merkitys nostettiin korkealle. Samat kehittämistarpeet nousivat esille myös kestävästä kehityksestä, luonnon monimuotoisuuden ja ilmastonmuutoksen huomioimisesta kunnossapitolaissa. Näiden asioiden huomioiminen edellyttää alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain kokonaisuuden tarkastelua ja tiedonhallinnan kehitystä. Samat ajatukset ohjasivat myös uusien liikkumismuotojen tarpeiden huomioimista koskevaa työpajatyöskentelyä.

2.2 Nykyisen lainsäädännön muutostarpeet

Haastatteluiden ja kyselyn tuloksista käy ilmi, että kunnossapitolain lain rakenteen ja useiden pykälien päivittäminen nähtiin tarpeelliseksi, mutta nykyisessä laissa nähtiin olevan myös säilyttämisen arvoisia asioita. Seuraavassa kappaleissa on esitetty toimivuusarvioinnin työn aikana eri työvaiheista kerätystä tuloksista keskeisimmät nykyisten lainsäädännön pykäliden muutos- ja päivitystarpeet. Samalla on arvioitu keskeisimpien muutostarpeiden toteuttamisen vaikutuksia eri näkökulmista. Keskeisimpien muutostarpeiden vaikutustarkastelujen taulukot on esitetty liitteessä 6. Nykyisestä lainsäädännöstä kokonaan puuttuvat, uudet tarpeet ja niiden vaikutusarviot on käyty läpi erikseen kappaleessa 2.3.

2.2.1 Yleiset säännökset

Kunnossapitolain ensimmäisen luvun sisältämät pykälät 1 ja 2 koskevat lain soveltamisen kohdetta. Toimivuusarvioinnin työvaiheista saadut ensimmäiseen lukuun liittyvät muutos- ja päivitysehdotukset koskevat lain terminologiaa ja määritelmiä sekä määritelmien yhteensovittamista muuhun lainsäädäntöön.

Toimivuusarvioinnin työpajoissa nousi esiin koko lain nimen tärkeys. Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt eivät näy lain nimen eikä lukujen otsikoissa, mikä aiheuttaa lähtökohtaisesti epätietoisuutta lain soveltamisalasta. On todennäköistä, että lain nimi ja soveltamisalan kuvaus rajaavat viranomaisten tehtävät ja toimivallan. Ilman selkeää lain otsikoiden nimeämistä esimerkiksi yleiset norminantovaltuudet voivat saada liian laivan soveltamisalan.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto

Kunnossapitolain uudelleen nimeäminen otsikkotasolla kuvaamaan paremmin lain soveltamisalaa.

Lain soveltamisalan tunnettavuuden lisääntyminen. Tarpeella ei ole suoria taloudellisia vaikutuksia. Välilliset vaikutukset voivat olla merkittäviä lain tehostuvan ohjaamisvaikutuksen myötä kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden osalta.

1 §, kunnossapitolain soveltamisala

Ensimmäisessä pykälässä lain soveltamisala asemakaavoitetuille alueille on selkeä. Yleisten alueiden määrittelyä tulee nykyaikaistaa ja tarkentaa, jotta voidaan vähentää nykyisten kunnossa- ja puhtaanapidon soveltamisalan eri toiminnoissa vallitsevia epäselvyyksiä. Selkeiden määritelmäsäännösten puuttuessa lain soveltamisala aiheuttaa haasteita, kun aina ei ole selvää mikä on yleistä aluetta ja mikä ei. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi korttelialueilla olevat yleiseen käyttöön tarkoitettut alueen osat, jotka näyttävät yleiseltä alueelta ja joita käytetään kuin yleistä aluetta, mutta jotka on asemakaavassa osoitettu joksikin muuksi (esim. autopaikkojen korttelialueeksi; LPA-alueeksi). Myös yleisen alueen alle rakennettujen maanalaisten tilojen ja päällä olevan yleisen alueen kunnossapitovastuiden rajat aiheuttavat käytännön haasteita. Säännökseen on syytä lisätä yksiselitteiset yleisen alueen ja tontin/kiinteistön määritelmät ja tarpeen mukaan viittaukset esimerkiksi kiinteistönmuodostamislakiin.

Toimivuusarvioinnin eri aineiston keruun vaiheissa tuli selkeästi esille kuntien ja kunnallisteknisten verkostojen omistajien välisiä näkemyseroja kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden säätelystä. Kunnossapitolain viimeisempien päivitysten (v. 2005) jälkeen on tullut voimaan paljon uutta ja päivitettyä lainsäädäntöä, jotka vaikuttavat osaltaan kaduilla ja yleisillä alueilla tehtäviin töihin. Lainsäädännön ”viidakko” asian tiimoilta on kaiken kaikkiaan sekava. Kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden eri osapuolille on usein epäselvää, mitä kaduilla ja yleisillä alueilla saa tehdä ja mistä oikeudet ja velvollisuudet oikein kumpuavat. Tässä yhteydessä on syytä selkeyttää, mitä asioita kunta hoitaa maan haltijan / omistajan oikeuksilla ja mitä lupailmoituksen vastaanottavan viranomaisen oikeuksilla. Julkisen vallan käytön rajojen ja toimivallan laajuuden on käytävä laista ilmi riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti.

Kunnossapitolakiin on tarve lisätä tarvittavilta osin viittaukset muihin vaikuttaviin lakeihin. Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden tarkempi määrittely on syytä avata lakitekstiin.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 1 § osalta

Yleisten alueiden määritelmän nykyaikaistaminen ja tarkentaminen toimivuusarviointityön eri vaiheissa esille tuotujen tarpeiden mukaisesti. Määritelmien sovittaminen yhteen muun lainsäädännön (esim. kiinteistönmuodostamislaki) kanssa. Laissa käytettävän terminologian nykyaikaistaminen, yhdenmukaistaminen ja käsitteiden avaaminen lain perusteluissa. Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden määrittelyn täsmentäminen laissa. Julki-sen vallan käytön rajojen ja toimivallan laajuuden määrittely. Muiden asiaan vaikuttavien lakien ja kunnossapitolain välisten suhteiden esittäminen.

Lain soveltamisalan ja suhteiden muihin lakiin selkeytyminen, lain tunnettavuuden parantuminen ja epäselvyyksien ja ongelmatapausten vähentyminen. Tarpeilla ei todeta olevan suoria taloudellisia vaikutuksia eri osapuolten toimintaan. Välilliset vaikutukset voivat olla merkittäviä lain soveltamisalueen tarkentuessa esimerkiksi nykyisen lainsäädännön ns. ”harmaiden” alueiden ohjautuessa tehokkaammin lain soveltamisalueen piiriin.

2 §, kunnossapitovelvollisuuden voimaan tulo

Kunnossapitovelvollisuuden voimaan tuloon liittyy MRL 86 §:ssä määritelty kadunpito päätös. Kunnossapitovelvollisuuden voimaan tuleminen suhteen toimivuusarvioinnin työssä nousi esille muutamia täsmennystarpeita. Käytännössä kunnissa on tullut esille asemakaavoitetuilla alueilla tarvetta taata kulkuväylien ympärivuotinen esteettömyys myös silloin, kun alue on vielä rakenteilla eikä kadunpito päätöstä ole tehty. Jalankulku ja pyöräiteiden kunnossapito jo etenkin uusien asuinalueiden rakentumisen aikana mahdollistaa myös kestävien liikkumismuotojen paremman omaksumisen ja juurtumisen asukkaiden arkeen, millä on kauaskantoisia positiivisia vaikutuksia liikkumistottumuksien muovautumiseen ja siten asukkaiden hyvinvointiin ja terveyteen. Tämä edellyttäisi lainsäädännön osalta MRL:ssä kadunpito päätöksen tekemisen mahdollistamista myös

pelkästään jalankulku- ja pyöräteiden osalta, eikä vain koko katualuetta koskien. Tehtävänjako sinänsä MRL:n ja kunnossapitolain välillä on selkeä; MRL:ssä säädetään, milloin kadunpitopäätös tehdään ja kunnossapitolaissa mitä tehdään kadunpitopäätöksen jälkeen.

Toinen esille tullut kunnossapitolain 2 §:ään liittyvä huomio oli puistojen läpi menevien jalankulku- ja pyöräteiden ja kunnossapitolain kunnossapitovelvollisuuden alkaminen: Tulisiko kadunpitopäätös tehdä erikseen myös puistojen läpi kulkeville jalankulku- ja pyöräteille?

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 2 § osalta

MRL:iin liittyvä tarve mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilyväylien kadunpitopäätös rakentamisen aikana ennen koko kadun käyttöönottoa. Tarve selvittää kadunpitopäätöksen tekemisen mahdollisuutta myös puistoissa tai muilla yleisillä alueilla kulkevien jalankulun ja pyöräilyväylien osalta.

Esteettömyyden ja yhdenvertaisuuden ympärivuotinen paraneminen erityisesti rakentuvilla alueilla. Tukee kansallisia tavoitteita ilmastonmuutoksen hillinnän, terveyden edistämisen ja yhdenvertaisuuden osalta. Kustannusvaikutukset todennäköisesti pienehköjä eri osapuolille, välilliset positiiviset talousvaikutukset voivat olla suuria ja pitkävaikutteisia.

2.2.2 Luku 2, kunnossapito

3 §, kadun kunnossapito

Kunnossapitolain 3 §:ssä määritellään kadun kunnossapidon tehtävät, laatutaso ja siihen vaikuttavat tekijät sekä kunnan mahdollisuus osittaiseen talvikunnossapitoon. Tähän pykälään kohdistui paljon tarpeita toimivuusarvioinnin eri työvaiheissa. Keskeiseksi muutostarpeeksi nousi laatutason tarkempi määrittely nykyisen kadun kunnossapitämisen vaatimuksen ”liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa” sijaan. Nykyistä laatutason vaatimusta pidettiin eri työvaiheista saatujen tuloksien mukaisesti lähes yksimielisesti liian epämääräisenä ja tulkinnanvaraisena. Mikäli laatutason määrittelyn kirjausta muutetaan, niin se tulee muotoilla huolellisesti eri tulkintojen mahdollisuudet huomioiden.

3 §:ään vuonna 2005 (15.7.2005/547) tehdyn uudistuksen tavoitteena oli saavuttaa varsinkin talvikunnossapidon yhtenäisempi laatutaso. Muutos ei kuitenkaan oleellisesti parantanut eri liikennemuotojen tarpeiden huomioimista käytännön tasolla. Lakimuutos mahdollisti eri liikkujaryhmien tarpeiden paremman huomioimisen lain 8§ ensimmäisen momentin mukaan kokonaiskunnossapitovastuun ottamisella kunnalle. Kuntien kokemukset kokonaiskunnossapitovastuun siirron vaikutuksesta kunnossapidon laatu-tasoon vaihtelevat paikkakunnittain, mutta ovat olleet pääasiassa positiivisia. Esimerkiksi Kuopiossa myös loppukäyttäjät ovat tyytyväisiä kokonaisvastuun ottamisen vaikutuksiin. Joillakin paikkakunnilla tasalaatuisuus on toteutunut paremmin, mutta laatutason on koettu alentuneen kokonaisuudessaan.

Kunnossapitolain henki vuoden 2005 lisäyksistä huolimatta on vielä vahvasti katu- ja autoliikennepainotteinen. Kunnossapitolain tullessa voimaan elettiin Suomessa voimakasta autoistumisen aikakautta. Tätä taustaa vasten on syytä pohtia koko kadun määrittelyn purkamista lakitekstissä osatekijöihin, sillä katu mielletään vahvasti autoliikenteen väylänä, vaikka ajoradat ovat kadun osia siinä missä jalkakäytävät ja pyörätietkin. Katu on loppujen lopuksi monikäyttötila, esimerkiksi oleskelua, liikkumista ja liikennettä varten.

Toimivuusarvioinnin eri työvaiheisiin osallistuneet, etenkin eri liikkujaryhmien edustajat kritisoivat lain pistemäisyyttä ja todellisten matkaketjujen puuttumista lain määrittelmistä. Tarkemman laatutason kuvaaminen lakiin moninaisten liikkujaryhmien ja erilaisten tarpeiden vuoksi voi olla haastavaa eikä välttämättä tarkoituksenmukaista. Kuitenkin, kuten toimivuusarvioinnin työpajoissa tuli esille, nykyisen laadun tyydyttävästä tasosta tulee ainakin päästä hyvälle tasolle eri liikkujaryhmien tarpeet huomioiden. Matkaketjujen sujuvuuden huomioiminen ja eri liikkujaryhmien, erityisesti ikääntyneiden, lasten ja liikkumisrajoitteisten tarpeiden priorisointi tulee saada mukaan lain laatua kuvaaviin määritelmiin vähintään yleisellä tasolla.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 3 § osalta

Heikommassa asemassa olevien liikkujaryhmien tarpeiden huomioiminen laatutasomäärittelyyn yleisellä tasolla matkaketjuajattelu huomioiden.

Kunnossapidon prioriteettien muutos tarkoittaa vanhojen kunnossapidon toimintamallien ja käytäntöjen muuttamista, mikä tarkoittaa ainakin aluksi kustannusten nousua. Lain määritelmien tiukentaminen ei vielä automaattisesti paranna palvelutasoa, vaan siihen vaikuttavat monet eri tekijät (rahoitus, resurssit, menetelmät, osaaminen). Ajallisesti eri väylien synkronoidun talvikunnossapidon toimintojen nostaa asiantuntijoiden arvioiden mukaan talvikunnossapidon suorita kustannuksia noin 20 %.

Oulussa pääpyöräilyreittien (166 km verkosto) superkunnossapitoluokan kilometrihinta on noin 60 % I-kunnossapitoluokan hintaa korkeampi. Oulussa on laskettu jalankulku- ja pyöräteiden korkealaatuiseen kunnossapitoon sijoitettavan euron tulevan yhteiskunnalle noin 10-kertaisesti takaisin.

3 §:n 5. momentin säännös kadun tai kadun osan osittaisesta kunnossapidosta tuli esille kirjallisuuskatsauksessa ja muutamassa haastattelussa sekä www-kyselyn vastauksissa. Käytännössä momentissa tarkoitetaan jalankulku- ja pyöräteiden sekä jalkakäytävien osittain hiekoittamatta jättämistä potkukelkkailun mahdollistamiseksi. Tämän pykälän 3 viidennen momentin hyödyntäminen ja liukkauden torjumatta jättäminen on jäänyt vähäiseksi. Mainittu käytäntö voi synnyttää erityisesti jalankulku- ja pyöräilyväylien risteämiskohdissa sellaisia alueita, joita ei ole mahdollista ylittää joutumatta liikkumaan kunnossapitamattomalla väylän osalla. Säännös on omiaan aiheuttamaan erimielisyyksiä vastuista vahingotapauksissa. Tarve potkukelkkailun ja muiden liukkautta hyödyntävien välineiden käytön mahdollistamisesta kuitenkin esiintyy säännöllisesti monessa kunnassa talvisin kansalaisten tekemien aloitteiden myötä. Tämän säännöksen käytön laajeneminen edellyttäne ainakin kunnossapitolain ja tieliikennelain ja kunnossapitäjän vastuuta liukastumistapaturmissa koskevan oikeuskäytännön yhteistä tarkastelua. Asiassa on otettava huomioon niin eri liikkumistapojen sujuvuuden kannalta tarkoituksenmukainen kunnossapidon taso ja kunnossapitomenetelmät kuin myös se, että kaikilla liikkujaryhmillä on mahdollisuus turvalliseen liikkumiseen kaduilla myös liukkaiden keliä aikana.

Toimivuusarvioinnin työvaiheiden yhteydessä nousi esille muusta lainsäädännöstä aiheutuvia käytännön kunnossapidon työtä hankaloittavia asioita. Yksi tällainen esille tullut asia oli uuden tieliikennelain muutos, jonka myötä sallittiin ajoneuvon pysäköinti taajamassa tien vasempaan laitaan myös kaksisuuntaisella tiellä (729/2018, 36§).

Ajoneuvon voi pysäköidä kummin päin vain, mikä on aiheuttanut talvisin katujen kaventumista ja kunnossapitotyölle esteitä. Usein kuljettajat väärin päin pysäköidessään jättävät enemmän tilaa lumipenkkään nähden autosta pois päästäkseen. Tämä kaventaa ajorataa etenkin tiiviissä keskustoissa, joissa lumitilaa on muutenkin vähän. Kunnossapittäjien toive onkin tieliikennelain vuoden 2020 muutoksen peruminen tältä osin.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 3 § osalta

Tarve tarkastella kunnossapittäjän ja liikkujan vastuita määrittelevää lainsäädäntöä ja niiden soveltamista koskevaa oikeuskäytäntöä ratkaisujen löytämiseksi eri liikkumismuotojen tarpeiden huomioimiseksi käytännön kunnossapitotoiminnassa. Esimerkiksi hiekoittamattomien osuuksien lisääntyminen jalankulun ja pyöräilyn väylillä voisi helpottaa liukkaita hyödyntäviä kulkutapoja, mutta todennäköisesti myös liukastumistapaturmien määrä kasvaisi. Toimintatapojen muutoksien vaikutuksia on syytä arvioida erityisesti esimerkiksi näkörajoitteisten turvallisen liikkumisen näkökulmasta.

Vuonna 2020 voimaan tulleen tieliikennelain pysäköintiä koskevien säännösten tarkastelu kunnossapitotoiminnan tarpeiden kannalta.

4 §, kadun kunnossapidon vastuut

Pykälän ensimmäinen momentti sisältää toimivuusarviointityön aikana paljon esillä olleen tontinomistajan velvollisuuden pitää tontin kohdalla oleva jalkakäytävä käyttökelpoisena talvella. Työn eri osavaiheiden aikana kadun talvikunnossapidon kokonaisvastuun siirto kunnille sai sekä kannatusta, että vastustusta. Nykyinen tontinomistajien, kuten myös kadunpitäjän vastuu koetaan ankaraksi ilman tieliikennelaisissa esitetyn huolellisuusveloitteen määrittelyä ja täsmentämistä jalankulkijoille sekä pyöräilijöille.

Vastuista on paljon epätietoisuutta ja tietämättömyyttä tontinomistajien keskuudessa. Loppukäyttäjille vastuut ovat myös pääosin tuntemattomat. Liukastumistapaturmia on puitu korkeimmissa oikeusasteissa saakka. Tontinomistajille on langennut tuomio vahingonkorvauksesta tapauksissa, missä liukastumistapaturma on sattunut tontin kohdalle muodostuneella lumeen poljetulla polulla.

Loppukäyttäjien edustajat toivat toimivuusarviointityön aikana esille tasalaatuisen palvelutason tarpeen. Nykyinen vastuunjako aiheuttaa pahimmillaan laatutason vaihteluita useaan otteeseen yhden korttelin matkalla. Liukastumistapaturmat aiheuttavat vuosittain 420 miljoonan euron kustannukset. Kirjallisuudessa on todettu äkillisten laatu-
tasojen vaihteluilla olevan suuri myötävaikuttava tekijä liukastumistapaturmien määrään. Pyöreäily edunvalvontajärjestöjen edustajat toivat esille nykyiset ongelmat laatutason heikkenemisestä työmaiden kohdilla etenkin talviaikaan. He ehdottivat ainakin talvikunnossapidon vastuun siirtoa työmaalta kunnan urakoitsijalle ja kustannusten jakoperusteiden mukaan ottoa sopimusrajapintoihin.

Suurin osa loppukäyttäjistä ja monet muiden tahojen edustajat kannattivat kokonaisvastuuta, jotta jalkakäytävien talvikunnossapidossa päästäisiin järkevämpään kokonaisuuteen ja tarjoamaan parempaa sekä tasalaatuisempaa palvelutasoa. Pieni osa loppukäyttäjien edustajista kuitenkin vastusti vastuun siirtoa kunnille, perustellen näkemyksensä huonoon kokemuksiinsa kunnan tarjoamasta talvikunnossapidon palvelutasosta. Kuntien edustajista useimmat olivat jalkakäytävien talvikunnossapidon vastuun siirtoa vastaan. He näkivät siitä aiheutuvan paljon töitä kuormittamaan lisää jo muutoinkin vähäisiä resursseja. Kunnat toivat esille nykyisen lain joustavuutta ja mahdollistavuutta eri ympäristöihin. Nykyisin kiinteistöjen huoltoyhtiöt hoitavat jalkakäytävät samalla pienellä kalustolla kuin kiinteistöjen piha-alueet. Monin paikoin jalkakäytävät ovat niin ahtaita, ettei isompi ajoradoilla operoiva kalusto sovellu jalkakäytävien talvikunnossapitoon. Kiinteistöjen piha-alueiden ahtaus ja lumitilojen puute / alimitoitus lisäävät riskiä sille, että lumen läjittäminen katualueille kunnan kustannuksella pois kuljetettavaksi lisääntyy. Oma mielenkiintoinen näkökulmansa on keskustoihin rakennettavien sulanapitojärjestelmien kustannusten jako. Nykyiseen lainsäädäntöön vedoten kiinteistöt ovat velvoitettuja osallistumaan sulanapitojärjestelmien rakentamis- ja ylläpitokustannuksiin. Jos vastuita muutetaan, niin sulanapitojärjestelmien kaikki kustannukset kaatuisivat jatkossa todennäköisesti kuntien kontolle yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti.

Pelkkä kunnossapitolaissa esitetty vastuun siirto ei sinänsä vielä ratkaise nykyisiä ongelmia, vaan kyseessä on monien osatekijöiden, kuten esimerkiksi käytettävän kaluston ja työmenetelmien sekä ennakoivan kunnossapidon toimenpiteiden muodostaman mahdollisuuksien summa.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 4 §, momentti 1

Jalkakäytävien talvikunnossapidon vastuiden selkeyttäminen ja kunnossapidon laadun yhdenmukaistaminen. Työn aikana esitetty mahdollisuus siirtää vastuu talvikunnossapidosta tontinomistajilta kunnille.

Siirto mahdollistaa periaatteessa paremman ja tasalaatuisen talvikunnossapidon tarjoamisen jalankulkijoille, mikä tukee monia yhteiskunnan asettamia tavoitteita. Mahdollisen siirron yhteydessä on varmistuttava siitä, että kunnilla on riittävästi resursseja ja osaamista kokonaisvastuun siirron kautta saavuttaa taustalla olevat tavoitteet. Katualueen talvikunnossapidon kuulussa yhdelle taholle kunnossapitotoimintaa on mahdollista järkevöittää ja tehostaa. On kuitenkin syytä huomioida erilaiset ympäristöt ja riskit kunnan kustannuksien kasvuun, ellei koko muutosprosessia käydä läpi tarkkaan. Jalankulun turvallisuuden ja sujuvuuden parantuminen on kaikkien etu. Päätöksessä vastuiden muuttamisesta myös välilliset vaikutukset on huomioitava, arvioitava ja niiden riskit minimoitava.

4 §:n 2 momentissa määritetään tontinomistajan vastaavan myös tontille johtavan kulkutien kunnossapidosta. Kunnossapitolain säännöksissä on tämän osalta sisäisiä ristiriitoja. Lain 6 §:n 3 momentin mukaan ”jos tontti rajoittuu puistoon tai muuhun yleiseen alueeseen ja tontille johtaa kulkutie alueen kautta, tontinomistaja on velvollinen huolehtimaan 4 §:ssä tontinomistajan tehtäviksi säädettyistä töistä enintään 24 metrin etäisyyteen saakka tontin rajasta”.

Kolmannessa momentissa säädetään pyörätien sekä rakenteellisesti toisistaan erottamattoman jalankulku- ja pyörätien kunnossapidon kuuluvan kunnalle. ”Rakenteellisesti erotettu”-määritelmän täsmennystarve tuli esille toimivuusarviointityön aikana tehtyjen haastattelujen yhteydessä.

Toinen tähän pykälään liittyvä kunnossapitolain toimivuusarviointityön eri työvaiheissa usein esille noussut kunnossapitovastuiden epäselvyys koskee tonttiliittymiä. Epäselvyyttä esiintyy niin sulan kauden aikaisissa kysymyksissä (päälysteen vauriot) kuin talvikunnossapidon osaltakin. Talvella katua tai sen osaa auratessa tonttiliittymään syntyvät aurausvallit puhututtavat joka puolella Suomea joka talvi, eikä lain määritelmä asian suhteen ole selkeä. Yleinen tulkinta ja käytäntö talvikunnossapidossa eri maata puolella on se, että aurausvallin poistaminen on tontinomistajan vastuulla. Asiaan liittyy kuitenkin yhteiskunnallisia tärkeitä tavoitteita, joita aurausvallien poistamisella voitaisiin

tukea. Ikääntyneiden kotona asumisen tukeminen, saavutettavuuden, esteettömyyden ja yhdenvertaisuuden edistäminen ovat niitä tavoitteita, joiden myötä eri paikkakunnilla on otettu käyttöön mm. lumiseleitä, tai tonttiliittymien avaus on otettu osaksi kuntien kunnossapidon alueurakoita. Kustannusvaikutus kaikkien tonttiliittymien auraukselle on suuri, koska liittymien lumivallien poisto hidastaa katuverkon kunnossapitoa ja edellyttää lisää kalustoa ja henkilöresursseja. Esimerkiksi Joensuun kaupunki laski tonttiliittymien aukaisun maksavan noin 500 000 € lisää talvessa. Kunnossapitolakiin on siis tarve selkeyttää tonttiliittymien aurauksen vastuita ja pohtia mahdollisuutta lisätä velvoite kunnille joissain yhteiskuntaa kokonaisvaltaisesti hyödyntävissä tapauksissa (esim. yli 75-vuotiaiden omakotiloasukkaiden tonttiliittymien auraus tms.).

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 4 §, momentit 2&3

Kunnossapitolain 4 §:n 2 momentin ja 6 §:n 3 momentin ristiriitaisuuden selkeyttäminen. ”Rakenteellisesti erotettu”-määritelmän täsmennys. Tonttiliittymien vastuiden selkeyttäminen. Tonttiliittymien aurauksen vastuiden miettiminen niiden liittymien osalta, joiden auki pitäminen kunnan toimesta hyödyttäisi koko yhteiskuntaa.

Tonttiliittymien aurauksen vastuiden selkeyttäminen vähentäisi jokavuotista keskustelua aiheen tiimoilta. Vastuun lisääminen kunnille toisi kunnissa tehtyjen laskelmien mukaan huomattavia talvikunnossapidon lisäkustannuksia vuosittain ja mahdollisesti heikentäisi muun katuverkon talvikunnossapidon palvelutasoa. Tonttiliittymien auraus voi olla jatkossa myös potentiaalinen alustatalouden kehittämiskohde. Iäkkäiden asukkaiden tonttiliittymien aukaisulla voidaan pidentää kotona-asumisen aikaa.

5 §, tontinomistajan ilmoitusvastuu

Säännöksen tarkoituksenmukaisuutta on syytä tarkastella ja tarvittaessa täsmentää. Noudatetaanko säännöksessä asetettua ilmoitusvelvollisuutta käytännössä ja kenelle ilmoitus käytännössä tehdään? Tietoisuus tästä tontinomistajan ilmoitusvastuusta on nykyisin vähäistä. Digitalisaation kehittymisen myötä mahdollisuudet ovat nykyisin paremmat pykälän mukaisen vastuun ”aktivoimiselle”. Tämä pykälä liittyy tiiviisti kunnossapitolain digitalisaation ja tiedonhallinnan kehittämisen kokonaisuuteen.

6 §, muiden yleisten alueiden kunnossapito

6 §:n osalta toimivuusarvioinnin eri työvaiheiden tulokset koskivat pykälän yleisten alueiden määritelmien epäselkeyttä. Esimerkiksi lain 6 §:n 2 momentin säännös olisi joko poistettava tai vaihtoehtoisesti täsmennettävä, millaisia yleisiä alueita säännöksessä tarkalleen tarkoitetaan. Ristiriitaisuus lain 4 §:n 4 momentin ja 6 §:n 3 momentin välillä on korjattava.

7 §, päätös kadun päällysteestä

Säännös on vanhentunut ja sen tarpeellisuutta on syytä harkita. Käytännössä kadun päällyste päätetään katusuunnitelman yhteydessä. Haastatteluissa pohdittiin, miten laajasti tällaisia päätöksiä on ylipäätään tehty. Sanamuoto "tulee päättää" antaisi ymmärtää, että kaikkien kuntien tulisi tehdä tällainen päätös. Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin selvityksen perusteella pykälä vaikuttaa tarpeettomalta.

8 §, kunnossapitovastuun siirto kunnalle

Tämän pykälän muutostarve on sidoksissa lain 4 §:n mahdolliseen muutokseen. Tämä pykälä tulee tarpeettomaksi, mikäli jalkakäytävien talvikunnossapitovastuu siirretään kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä kunnille.

8a §, ilmoitus kunnossapitovastuun siirtoon liittyen

Jatkovalmistelussa on syytä miettiä pykälän tarvetta ja modernisointia. Tämä pykälä voidaan poistaa, mikäli katujen kunnossa- ja puhtaanapidon vastuita siirretään kunnille aikaisemmin esitettyjen tarpeiden mukaisesti. Toisen momentin vaatimus todisteellisesta tiedoksiannosta on koettu hallinnollisesti raskaaksi, sillä päätökset voivat koskea laajoja alueita.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 5–8 § osalta

Ilmoitusvastuun täsmentäminen. Muiden yleisten alueiden määrittelyn tarkentaminen. "Päätös kadun päällysteestä" -pykälän tarpeettomuus. 8 § tarpeettomuus, mikäli kokonaisvastuu siirretään kunnille. Todisteellisen tiedoksiannon vaatimuksen keventäminen ja modernisointi.

Epäselvyyksien ja määräysten modernisointi yhtenäistää käytäntöjä ja vähentää etenkin kuntien viranhaltijoiden työmäärää.

2.2.3 Luku 3, puhtaanapito

9 §, kadun puhtaanapito

Määritelmä ”katu tulee pitää siistinä ja terveydellisesti tyydyttävänä” koettiin epämääräiseksi ja monella tapaa tulkittavaksi. Terveydellisesti tyydyttävän tason ei todettu haastateluissa ja työpajoissa olevan riittävä, vaan määritelmät tulisi saada vähintään vastaamaan MRL:ssä käytettyjä määritelmiä ”viihtyisä, terveellinen, turvallinen”.

10 §, kadun puhtaanapidon vastuut

Säännöksessä esitetyt vastuut ovat sekavat ja aiheuttavat paljon epätietoisuutta lähes kaikissa toimijoissa ja osapuolissa. Puhtaanapitovelvoitteet ovat osin häilyviä ja epäselviä, osin ehkä myös epätarkoituksenmukaisia. Lakiuudistuksen yhteydessä vastuuta on syytä selkeyttää ja täsmentää. Lisäksi uudistuksen yhteydessä on harkittava, missä määrin tontinomistajille on tarkoituksenmukaista asettaa katua koskevia puhtaanapitovelvoitteita.

Tontin omistajat harvemmin tietävät puhtaanapitovastuun ulottuvan kadun puoleen väliin saakka, tai sitten vastuista ei välitetä. Vastuun valvonta on hankalaa ja aikaa vievää. Nykyisen puhtaanapitovelvoitteen toteuttaminen edellyttää työskentelyä katualueella, mikä on turvallisuusriski.

11 §, muiden yleisten alueiden puhtaanapito

Ensimmäistä momenttia koskee samat kommentit, mitä 9 §:n kohdalla laatua kuvaavien määritelmien osalta todettiin. Lain 11 §:n 2 momentin säännökset olisi joko poistettava tai vaihtoehtoisesti täsmennettävä, millaisia yleisiä alueita säännöksissä tarkalleen tarkoitetaan. Kolmannen momentin osalta ristiriitaisuudet lain 4 §:n 2 momentin kanssa (tontinomistajan vastuu tontille johtavan kulkutien kunnossapidosta) kaipaavat selkeytystä.

12 §, muiden yleisten alueiden puhtaanapito

Pykälään ei tämän selvityksen perusteella kohdistu erityisiä muutostarpeita. Pykälän tarvetta on syytä tarkastella yhdessä jätelain kanssa. Ylipäätään lakiviittaukset kunnossapitolain ja jätelain välillä tulisi saattaa ajan tasalle. Kunnossapitolain 15§ mukainen kunnan valvontaviranomainen lähtökohtaisesti ilmoittaa roskaamiskiellon rikkomiset ja muut jätelain vastaisuudet jätelain mukaiselle valvovalle viranomaiselle (jätelaki 22 § ja 24 §) tai poliisille. Poliisi voi kirjoittaa rikesakon roskaamiskiellon vähäisestä rikkomisesta tai päiväsakkoja jätelain rikkomisesta, mutta vakavammat tapaukset kuuluvat ympäristörikosten kategoriaan.

13 §, puhtaanapidon vastuun ottaminen kunnalle

Toimivuusarvioinnin työvaiheiden tuloksissa puhtaanapitovastuun ottaminen kunnalle ei noussut esiin samalla lailla kuin talvihoidon vastuun ottaminen. Yleensäkin puhtaanpidon vastuiden tuntemisen todettiin olevan heikolla tasolla. Vastuiden yksinkertaistaminen katutyypistä riippumatta palvelisi paremmin toiminnallisuutta, kun vastuut olisivat selkeät ja esimerkiksi samat talvihoidon vastuiden kanssa. Vastuiden määrittelyn yhteydessä on huomioitava kunnossa- ja puhtaanapidon kaluston soveltuvuus kadun eri osille.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 9–13 § osalta

Puhtaanapitoa koskevien määritelmien ja vastuiden tarkentaminen sekä selkeyttäminen. Kunnossapito- ja jätelain välisten viittausten yhteensovittaminen.

Puhtaanapidon tasoa kuvaavien määritelmien tarkentaminen vähentää tulkintoja ja yhtenäistää käytäntöjä. Vastuiden yksinkertaistaminen ja yhtenäistäminen talvihoidon vastuiden kanssa parantaisi tietoisuutta puhtaanapidon vastuista. Nykyinen tonttien omistajien puhtaanapitovastuu kadun puoleen väliin saakka edellyttää katualueella työskentelyä, mikä on turvallisuusriski.

2.2.4 Luku 4, erinäiset säädökset

14 §, kunnossa- ja puhtaanapitotyötä koskevien tarkempien määräyksien antaminen

Pykälään esitettiin toimivuusarviointityön aikana toisen momentin lisäämistä, missä kunnalle annettaisiin oikeus antaa yleisiä määräyksiä kadulla ja yleisillä alueilla suoritettavia töitä koskien (katutyömääräykset). Toimivuusarviointityössä tuli esille kuntien edustajien tarve katutöitä koskevien yleisten määräysten määrittämiselle sekä mahdollisuudelle hallinnolliselle sanktiomaksulle määräysten valvonnan mahdollistamiseksi. Katutyömääräysten tavoitteeksi esitettiin tarve ohjata katutöiden suorittamista kunnan alueella siten, että katutöistä aiheutuvia haittoja ja vahinkoja voitaisiin ehkäistä aiempaa paremmin.

Toimivuusarviointityön aikana ei tullut esille, miten paljon pykälän ensimmäisen momentin mukaisia päätöksiä kunnissa on tehty. Käytännössä pykälässä luetelluista asioista päätetään kunnittain kunnossapitoluokituksissa ja laatuvaatimuksissa ja hallinnoidaan sopimusjuridiikalla. Pykälän käyttöä ja tarpeellisuutta on syytä selvittää tarkemmin.

14 a §, kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt

Kuntien ja kunnallisteknisten verkostojen omistajien näkökulmat tämän kunnossapitolain kohdan kanssa olivat eriävät. Verkostojen omistajat pitivät nykyistä lainsäädäntöä hyvänä, eivätkä halua sitä muutettavan. Verkostojen omistajat näkevät nykyisen lain mahdollistavan joustavan toiminnan verkkojen rakentamisessa ja ylläpidossa sekä verkostojen rakentamista ja ylläpitoa säätelevän lainsäädännön ja niihin perustuvien standardien noudattamisen. Kuntien edustajien esittämät tärkeimmät tarpeet lain muutoksista kohdistuivat tähän pykälään. Muiden tahojen edustajat verkostojen omistajien edustajia lukuun ottamatta kokivat kuntien tarpeet perustelluiksi. Koko yhteiskunnan toimivuuden ja esimerkiksi vihreän siirtymän tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta molempien intressien tasapainoinen yhteensovittaminen on paikallaan. Taustalla pykälien 14 ja 16 muutosehdotuksille on Helsingin kaupungin lain muuttamisesta annettu aloite vuodelta 2020, jota muut suuret kaupungit ja Suomen Kuntaliitto ry. ovat tukeneet.

Kunnilla on tarve saada lakiin säännös, joka antaisi mahdollisuuden kieltää työn suorittaminen tai siirtää sen ajankohtaa. Säännökseen tulisi täsmentää, millaiset työt tarkalleen ottaen tulkitaan yleisellä alueella tehtäväksi työksi. Kunnille on tärkeää pystyä tekemään rajanvetoa yleisellä alueella tehtävän työn ja maanvuokralain mukaisen vuokrasopimuksen välillä, sillä vuokrasopimuksen ehdoista on mahdollista sopia huomattavasti vapaammin, ja sopimuksen voi tarvittaessa irtisanoa tai purkaa. Esimerkkejä tulkinnanvaraisista tilanteista ovat kadun peruskorjaustyöt, työmaatoimistot, muutot ja työmaata varten tarvittava pysäköinti. Kuntien tarpeena on täsmentää säännöstä niin, että on selvää, koskeeko ilmoitusvelvollisuus myös keskeneräisillä kaduilla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä. Keskeneräisyydellä tarkoitetaan tilanteita, joissa kaduista ei ole vielä tehty maankäyttö- ja rakennuslain 86 §:n mukaista kadunpitopäätöstä, tai vaihtoehtoisesti yleistä aluetta ei ole vielä rakennettu.

Kuntien edustajat esittivät myös nykyisen ilmoitusmenettelyn muutettavaksi luvaksi tai sopimukseksi. Kuntien edustajat pitivät nykyisessä säännöksessä esitettyä 21 päivän rajaa ilmoituksen käsittelylle tiukkana, puhumattakaan usein kunnille tuleviin muutaman päivän varoajalla tulevista ilmoituksien käsittelyaikatoiveista. Kuntien edustajat kertoivat tilanteista, joissa ilmoitus saapuu perjantaina, ja maanantaina pitäisi jo päästä tekemään ilmoituksen aiheena olevia töitä. Kuntien, loppukäyttäjien

sekä turvallisuus- ja pelastuslaitoksien edustajat toivat esille kadulla tehtävien töiden venymisen yleisyyden ja pidentyvien työmaiden haittavaikutukset. Tähän tarpeeseen liittyvät kiinteästi lain kohtaan 16§ esitetyt tarpeet nopeamman reagoinnin mahdollistavasta sanktiointikeinosta.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 14 a § osalta

Kuntien tarve mahdollisuudelle kieltää tai siirtää kadulla tai muulla yleisillä alueella tehtävää työtä tarvittaessa. Tarpeena on myös määritellä ne puitteet, joissa kunta voisi tällaisia määräyksiä antaa. Verkoston omistajien tarve säilyttää lain joustavuus ja päätösvalta hallitsemansa omaisuuden rakentamisen ja ylläpidon toimenpiteiden ajoittamiselle.

Nykyisin etenkin isommissa kaupungeissa käynnissä olevat katujen ja muiden yleisten alueiden työmaiden koetaan vaikuttavan suoraan negatiivisesti monen jokapäiväiseen elämään. Kaikki verkostot ovat tärkeitä koko yhteiskunnan toimivuudelle ja verkostoihin liittyvät työmaat parantavat yhteiskunnan toimivuutta ja elinvoimaa. Verkostojen rakentamista ja kunnossapitoa säädellään omissa lainsäädännöissään sekä niihin perustuvissa standardeissa, joiden yhteensovittaminen kunnossapitolain uudistamisen kanssa tulee käydä huolella läpi. Haitat ja edut on syytä punnita tarkkaan, mikä on tärkeä jatkoselvityksen aihe ennen kunnossapitolain uudistamista.

Loppukäyttäjien edustajat erityisesti toivat esille työmaiden puutteellisten, esteellisten ja vaaraa aiheuttavien tilapäisten liikennejärjestelyjen yleisyyden ja akuutin tarpeen tilanteen parantamiseksi. Kuntien edustajat totesivat ilmoitusten tekijöiden liittävänsä mukaan yleisiä tyyppipiirustuksia, eikä tilapäisiä liikennejärjestelyitä ole usein kohdennettu itse kohteeseen. Katutyömaiden pitkällä aliorakoinnin ketjuttamisella nähtiin olevan myös selkeä vaikutus puutteellisten järjestelyjen yleisyyteen työmailla. Ilmoituksen tekijä on tyypillisesti eri organisaatiosta, kuin varsinaista työtä työmaalla tekevä urakoitsija. Turhan usein itse työtä tekevä urakoitsija ei edes välttämättä tiedä, kuka vastaa työmaasta tai tilapäisten liikennejärjestelyjen määräyksiä noudattamisesta. Tarve tilapäisten liikennejärjestelyjen paremmalle turvallisuudelle ja sujuvuudelle on valtakunnallinen ja kunnossapitolain toimivuusarviointityön eri työvaiheiden tulosten mukaan hyvin

yleinen. Koska valvonnan ja nopean reagoinnin mahdollistavat sanktioinnin keinot puuttuvat nykyisestä lainsäädännöstä, koetaan toiminta kuntien ja loppukäyttäjien edustajien mielestä kentällä kuin ”villiksi länneksi”, mikä on usein noussut esiin myös uutisoinnissa.

Voimassa olevan pykälän 2 momentin mukaan on osoitettava ”työstä vastaava henkilö ja hänen ammattipätevyytensä”. Työstä vastaava voi olla myös luonnollinen henkilö, esim. omakotitalon rakentaja. On tarpeellista muuttaa säännös esimerkiksi muotoon ”työstä vastaava henkilö sekä työn suorittaja ja hänen ammattipätevyytensä.” Säännös ”tilapäinen liikennejärjestely kaikki liikennemuodot huomioon ottaen” pitää sovittaa yhteen tieliikennelain liikenteenohjauslaitteen asettamista, liikenteenohjaajan määräämistä ja tien tilapäistä sulkemista koskevien säännösten kanssa (tieliikennelain 65 §, 71 §, 178 § ja 188 §). Toimivuusarviointityön työpajoissa keskusteltiin paljon pätevyysvaatimuksista ja niiden lisäämisestä tarkemmin lakiin. Yleisesti todettiin, että nykyisin kadulla ja yleisillä alueilla voi toimia suhteellisen vähäisin pätevyyksin verrattuna hyvin moneen toiseen toimialaan. Urakoitsijoiden edustajat toivat kuitenkin esille, että lisäpätevyysien edellyttäminen toimijoilta tuo aina lisää kustannuksia yrittäjille ja tällöin erityisesti pienten yritysten toimintaedellytykset heikkenevät.

Kolmanteen momenttiin liittyen kunnilla on tarve antaa katutöitä koskevia yleisiä määräyksiä. Kuntien edustajat toivat samalla esille, että yhteisten määräysten ja ohjeiden antaminen on kuitenkin turhaa, mikäli kunnossapitolain noudattamista ei pystytä tehostamaan toimivalla ja nopean reagoinnin mahdollistamalla sanktioinnilla nykyisen hallintopakkomennettelyn sijaan (lain kohta 16§). Verkoston omistajien edustajat toivat puolestaan esille, ettei kunnossapitolainsäädännön kautta tulisi puuttua verkkojen sijoittamiseen, rakentamiseen tai toteuttamistapaan. Momentin säännöstä ”saatettava alue hyväksytyin työajan kuluessa työtä edeltäneeseen kuntoon” on tarvetta täsmentää, koska ennallistaminen nostettiin esille epäselvyyttä aiheuttamana asiana monen eri tahon toimesta. Verkostojen omistajat kokivat ennallistamisen vaatimuksien, ja sitä myötä kustannusten nousseen kohtuuttomiksi ja toivoivat lisää läpinäkyvyyttä ja selkeämpiä kustannusten jakoperiaatteita. Kunnan edustajien näkökulmasta kaivutyöt heikentävät infraomaisuuden käyttöikä ja niiden alkuperäistä käyttötarkoitusta tai ominaisuuksia (esimerkiksi hiljaisen asfaltin tai esteettömyyttä tukevien tekijöiden ominaisuuksien häviäminen). Loppukäyttäjät tarvitsevat tarkempaa säätelyä esteettömyyttä ja turvallisuutta turvaavien tekijöiden paremmaksi ennallistamiseksi.

Viidennen momentin osalta kunnat esittivät tarpeenaan, että hätätöissä (= arvaamaton tapahtuma on aiheuttanut tai vakavasti uhkaa aiheuttaa keskeytyksen säännöllisessä toiminnassa tavalla, joka vaarantaa hengen, terveyden tai omaisuuden korjaamisesta) olisi ilmoitettava kunnalle tietyn ajan sisällä työn tekemisestä.

Yhteenveto 2 tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 14 a § osalta

Tarve antaa tarkempia katutöitä koskevia määräyksiä suoraan lakiin kirjoitettuna ja/tai kuntakohtaisesti sekä mahdollisuus hallinnolliseen laiminlyönti- tai virhemaksuun. Monen eri tahon esille tuoma tarve tilapäisten liikennejärjestelyjen paremmasta tasosta, esteettömyydestä ja turvallisuudesta. Työmaa-alueiden ennallistamisen tarkempi määrittely, läpinäkyvyyden parantaminen ja kustannusjaon selkeyttäminen. Tarve tarkemmille työmaista vastaavien pätevyysvaatimuksille.

Kuntien tarve antaa tarkempia määräyksiä tulee yhteen sovittaa verkostojen omistajia ohjaavan lainsäädännön kanssa ristiriitaisuuksien välttämiseksi. Kriittisten verkostojen toimivuus ei saa olla uhattuna.

Verkostojen omistajat ovat huolissaan siitä, että kunnat antavat määräyksiä asioista, jotka voivat vaikuttaa negatiivisesti verkostojen turvalliseen toimivuuteen ja työturvallisuuteen työmailla. Tilapäisten liikennejärjestelyjen tason parantaminen on kytköksissä kunnossapitolain 16 § muuttamisen tarpeeseen. Ilman nopean reagoinnin mahdollistavaa sanktiointia vaikutus tilapäisten liikennejärjestelyjen parantumiseksi voi olla haastavaa. Työmaa-alueiden ennallistamisen pelisääntöjen tarkennus parantaa läpinäkyvyyttä ja selkeyttää tilannetta työmaa-alueiden ennallistamisen vastuista. Pätevyysvaatimuksien tarkennuksen tarve lisää toimijoiden kustannuksia ja voi hankaloittaa Pk-yrityksien toimintaedellytyksiä. Pätevyysvaatimusten lisääminen lisää koulutustarvetta, mutta parantaisi toiminnan ja väliaikaisten liikennejärjestelyjen laatua työmailla.

14 b §, maksujen määräytyminen

Ensimmäisessä momentissa säädetään kunnan vastuulle otettujen kunnossa- ja puhtaanapitotehtävistä aiheutuneiden kulujen maksusta. Säännöksessä ei oteta kantaa siihen, miten maksu jakautuu esimerkiksi eri kokoisten tonttien kesken. Esimerkiksi Helsingissä maksu määräytyy tontin suuruuden ja tontilla sijaitsevan rakennuksen kerrosalan mukaan. Kuopiossa maksu on jyvitetty kaikille kaupungin tontin omistajille siitä huolimatta, onko tontin kohdalla jalkakäytävää vai ei.³⁶ Jos kunnossapitovastuut jäävät

36 <https://www.kuopio.fi/katualueiden-kunnossa-ja-puhtaanapito>, haettu 10.12.2022

entiselleen tulevassa lakiuudistuksessa, toivovat kunnat vähintään lain esitöihin selvennystä siihen, miten erilaisia tontteja ja rakennuksia tulisi kohdella. Säädökseen on tarve myös lisätä yksiselitteinen tontin määritelmä. Nykyisen säädöksen ”aiheutuneet kustannukset kyseisten alueiden yleiseen käyttöön luovutettujen katujen varsilla olevien tonttien omistajilta” kustannuksien tarkka määrittely vaatisi mittavan määrän työtä, joten erilaisia vaihtoehtoisille kustannusten määrittelymallien täsmentämiselle on tarvetta. Esimerkiksi Helsingissä kunnan vastuulle ottamien jalkakäytävien tonttien omistajille määräytyvä maksu perustuu tietyn alueen hoitamisesta syntyviin keskimääräisiin kustannuksiin, mikä lisää ennustettavuutta maksun suuruudesta tonttien omistajille ja helpottaa kuntien budjetointia.

Toisessa momentissa säädetään kunnalle oikeus periä kadulla tai muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden tarkastamisesta ja valvonnasta aiheutuvat kulut. Kuntien edustajat toivat esille, että tämä on käytännössä ainoa keino periä määräysten vastaisesti toimivilta työmailta maksuja. Maksujen summat jäävät tyypillisesti muutamiin satoihin euroihin, jolloin niiden vaikuttavuus jää lähinnä muodolliseksi. Ilman lupaa toimivilta työmailta (ilmoittamatta jättäneet työmaat) säännös ei anna mahdollisuutta periä maksuja ollenkaan.

Kolmanteen momenttiin kunnat esittävät maksuperusteeksi työstä aiheutuvaa haittaa, nykyiseen aikaan, alueen laajuuteen ja keskeisyyteen perustuvan maksun sijaan. Työstä aiheutuvan haitan lisääminen maksun perusteeksi mahdollistaisi esimerkiksi suuremman maksun perimisen työstä, joka katkaisee koko kadun vs. työ, joka suoritetaan osissa niin, että osa kadusta on koko ajan käytössä. Haittaperuste jossain määrin mahdollistaisi ”palkitsemisen” hyvin suunnitellusta työstä ja liikennejärjestelyistä.

Neljännessä momentissa määritellään ”välittömän vaaran torjumisesta” aiheutuvista erityisten kustannuksien perimisestä siltä, jonka toiminnasta tai laiminlyönnistä vaara on aiheutunut. Kuntien edustajat esittivät tarpeen lisätä säädökseen työstä aiheutuvan haitan yhdeksi maksun perusteeksi. Toimivuusarviointityön aikana todettiin tarve täsmentää, miten maksu jakautuu, jos useampi urakoitsija tekee samalla alueella töitä.

Viidennessä momentissa määritellään kunnan maksujen määräämisen perusteet sisältävä taksa. Kuntien edustajat ehdottivat lain kohtaan 16§ liittyen termin ”sakko” korvaamista termillä ”virhemaksu”. Tällöin tämän maksun voisi lisätä katutyötaksaan. Tällöin kunta voisi määrittää maksulle arvon, joka oikeasti ohjaa toimijoita luvallisiin ja luvan ehtojen mukaisiin liikennejärjestelyihin ja muuhun lupaehtojen mukaiseen toimintaan.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 14 b § osalta

Maksujen määräytymisen selkeyttäminen ja yksinkertaistaminen. Hallinnollisen pakkomenettelyn korvaus eräiltä osin hallinnollisella laiminlyönti- tai virhemaksulla ja sen lisääminen kunnan päätettävissä oleviin taksoihin siten, että sillä on todellista ohjaavaa vaikutusta. Haitan aiheuttamisesta määräytyvän maksun lisääminen lakiin.

Nykyinen todellisten kustannusten määrittely on työlästä, mikä on osaltaan vähentänyt lain salliman kunnossa- ja puhtaanapitovastuun siirron käyttöön-ottoa. Selkeyttäminen helpottaisi hallinnollista työtaakkaa ja läpinäkyvyyttä. Haitan aiheuttamisen maksu on arka aihe ja vaatii mahdollisen käyttöönoton myötä tarkennusta siitä, missä tapauksissa sitä voi käyttää. Haitan voi kokea monella tavalla ja löyhä säädäntö on riski epäselvyyksien ja moninaisten käytäntöjen syntymiselle.

15 §, kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuuden valvonta

Etenkin loppukäyttäjien edustajat toivat esille tarpeen paremmalle ja tehokkaammalle kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuuden valvonnalle. Esimerkiksi jalkakäytävien talvikunnossapidon valvonta koettiin käytännössä yksinomaan olevan kiinteistöjen oman valvonnan varassa. Loppukäyttäjien näkökulmasta kunnan määräämää valvontaviranomaista ei joko ole olemassa lainkaan, tai tälle taholle ei ole annettu riittävästi resursseja hoitaa tätä tehtävää. Jalkakäytäviä koskevien kunnossa- ja puhtaanapitovelvoitteiden valvonta vaikuttaa jäävän kunnissa rajavyöhykkeelle rakennusvalvonnasta ja katujen kunnossapidosta vastaavien organisaatioiden välille. Kuntien edustajat toivat tässä yhteydessä esille juuri valvontaresurssien vähäisyyden sekä kunnossapitolain pykälään 16 liittyvän tehokkaamman ja nopean reagoinnin mahdollistavan sanktiokeinon tarpeen.

Toisessa momentissa määritelty poliisin rooli kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuuden valvojana ei ole monin paikoin Suomea käytännössä toiminut. Poliisin puolella kunnossapitolaki näyttyy virkatehtävissä tilastojen mukaan vähäpätöisenä asiana. Yleisesti kunnossapitolain soveltamisalalla koetaan, ettei poliisi valvo esimerkiksi työmaita käytännön tasolla juuri lainkaan. Poliisiyhteistyötä on uuden tieliikennelain myötä pyritty tiivistämään ja poliisi pyrkii omasta toiveestaan saadun lain muutoksen myötä puuttumaan vaarantaviin työmaihin tehokkaammin. Uuden tieliikennelain mukaan kadun sulkeva työmaa tulee ilmoittaa nykyisin poliisille. Epäselvää on se, minkä verran poliisi on käytännössä puuttanut työmaajärjestelyihin uuden tieliikennelain voimaantulon myötä.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 15 § osalta

Kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuuksien valvonnan tehostaminen ja laiminlyönteihin nopeamman reagoimisen mahdollistaman hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksun lisääminen lakiin kuntien valvontaa tekevien viranomaisten työkaluksi.

Tässä yhteydessä on tärkeää huomata laissa määritettyjen velvollisuuksien ja kuntien itse määrittelemien sopimusrajapinnalla hallittavien tarkempien laatuvaatimusten ero. Liian tarkka laatuvaatimusten määrittely kunnossapitolakiin ei ole tarkoituksenmukaista moninaisten liikkumisympäristöjen ja olosuhteiden vuoksi. Mikäli jalkakäytävien kunnossa- ja puhtaanapitovastuut pysyvät nykyisellään, niin on vastuiden laiminlyöntien hallintaan nopean reagoinnin hallinnollinen laiminlyönti- tai virhemaksu perusteltu, minkä myötä esimerkiksi lumilogistiikan kustannuksia saataisiin kohdistettua nykyistä paremmin lumikasoista vastuullisille tahoille.

16 §, laiminlyöntien sanktiointi

Suurin osa kuntien tarpeista kunnossapitolain muutokselle kohdistuu lain kohdan 14 § lisäksi tähän kunnossapitolain pykälään. Katutöihin liittyvissä laiminlyönneissä kunnat esittävät hallintopakkomenettelyn rinnalle hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksun käyttöönottoa. Menettelyn muuttaminen antaisi kunnille paremman käytännön työkalun kunnossa- ja puhtaanapitolain soveltamisalalla ilmeneviin laiminlyönteihin ja epäkohtiin puuttumiselle. Kuntien edustajat kokevat nykyisen hallintopakkomenettelyn hitaaksi ja kankeaksi menettelyksi, jota ei näistä syistä käytetä. Kuntien edustajat toivat esille, että esimerkiksi iso osa ilman ilmoitusta kadulla ja yleisillä alueilla tehdyistä töistä on kestoltaan lyhyitä. Puutteellisin liikennejärjestelyin toteutetut ja vaaraa aiheuttavat nostotyöt ovat tyypillisiä ja yleisiä ilman ilmoitusta tehtäviä töitä, joiden hallintaan kunnat esittävät nopeamman reagoinnin mahdollistavia työkaluja. Kuntien edustajat näkivät myös muissa kunnossa- ja puhtaanapidon tehtävissä ilmenneisiin laiminlyönteihin hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksumenettelyn tarpeelliseksi.

Hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksun saamisen puolella oli suurin osa toimivuusarvioinnin aikana kuulluista tahoista. Verkostojen omistajien edustajat ja osa urakoitsijoiden edustajista pitivät sen käyttöönottoa riskinä ja potentiaalisena ”rahoitusautomaattina” kunnille. Toisaalta näidenkin tahojen edustajat näkivät, että vastoin määräyksiä toimivat toimijat tulee saada noudattamaan määräyksiä.

ELY-keskuksien edustajat toivat esille tarpeen poistaa toisessa momentissa esitetty ELY-keskusten tehtävä valvonnasta ja sakotuksesta. ELY-keskusten sisällä on epäselvyyttä, mille toimialalle tehtävä kuuluisi. Lisäksi tehtävään ei ole ELY-keskuksissa varattu henkilöresursseja. Valituksia kuntien velvoitteiden täyttämättömyydestä on tehty viime vuosina muutamia kertoja. Kuntien edustajat toivat esille, että valitustapauksissa on hämärtynyt laissa määritellyn kunnossapidon tason ja kaupungin omien laatukriteerien välinen raja. Jälkimmäinen asia on sopimusoikeuden piirissä, eikä ole suoranaisesti kunnossapitolain edellyttämän velvollisuuden rikkomista. Kaupungeilla ja kunnilla tulee olla kuitenkin jokin valvova taho, johon kuntalaiset voivat ottaa yhteyttä mahdollisten laiminlyöntitapausten osalta.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 16 § osalta

Hallintopakkomennettelyn rinnalle hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksun lisääminen, mikä mahdollistaisi nopean reagoinnin laiminlyönteihin ja ilmenneisiin puutteisiin. Riittävän taloudellisen ohjauskeinon aikaansaaminen. ELY-keskuksien valvontavelvollisuuden poistaminen laista. Sakkoa koskevan terminologian täsmentäminen läpi lainsäädännön.

Ilmoittamattomien (eli puhekielessä luvattomien) kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden määrän vähentyminen, liikkujien turvallisuuden ja esteettömyyden parantuminen kautta linjan. Työmaiden tilapäisten liikennejärjestelyiden laatutason parantuminen.

17 §, laiminlyöntien rangaistavuus

Nykyiset sanktiot kunnossapitolain rikkomisesta ja rikoslain puolella hallinnan loukkauksesta nähdään riittämättömiksi. Loppukäyttäjien edustajat ehdottivat sanktioiden määrien tarkentamista ja nostamista törkeissä tapauksissa, jotta poliisilla olisi esitutkintapakko.

18 §, päätöksen muutoksen haku

Kolmannen momentin osalta Helsingin kaupungissa on tulkittu, että muistutuksen johdosta annettava päätös olisi hallintolain 60 §:n mukainen velvoittava päätös, jonka tiedoksisaannista alkaa kulua muutoksenhaku-aika tai muu vastaanottajan oikeuteen vaikuttava määräaika. Päätös tulisi hallintolain mukaan antaa tiedoksi todisteellisesti. Uudistuksen yhteydessä olisi tarpeen harkita mahdollisuutta, että muistutuksen johdosta

annettava päätös voitaisiin antaa tiedoksi tavallisena tiedoksiannona, sillä muistutuksen kohteena oleva maksu perustuu maksuvelvollisen omaan ilmoitukseen ja lasku on jo aiemmin annettu tiedoksi maksuvelvolliselle.

19 §, tonttiin ja tontin omistajaan rinnastukset

Ensimmäisen momentin säännöksen mukaan ”Mitä tässä laissa on säädetty tontista ja tontinomistajasta, koskee soveltuvin osin myös liikenne-, vaara- ja erityisalueita sekä niiden omistajia.” Kuntien edustajat esittivät tarpeen määritelmän korvaamisesta yksiselitteillä määritelmällä sille, mitkä alueet ovat kunnossapitolain tarkoittamia tontteja. Sama tarkennustarve koskee lain 14 b §:n 1. momenttia.

Kolmannen momentin säännöksen kaltainen säännös löytyy jo lain 1 §:n 2. momentista, joten säännöksen voi poistaa tarpeettoman toiston välttämiseksi.

19 a §, kohtuuttomuuspykälä

Kuntien edustajat ehdottivat kohtuuttomuuspykälään tarkennuksia; jos tämän tyyppinen säännös halutaan säilyttää, sen sisältöä tulisi täsmentää: miten hakemus- ja päätöksen tekomenettely toimisi ja miten aiheutuneet kustannukset määriteltäisiin?

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto 17–19 § osalta

Räikeiden laiminlyöntien rangaistavuuden koventaminen. Muistutuksen johdosta annettavan päätöksen tiedoksiannon muutos todisteellisesta tiedoksiannosta tavallisesti annettavaksi tiedoksiannoksi. Kunnossapitolain tonttia tarkoittavien alueiden määritelmän tarkentamistarve. Kohtuuttomuuspykälän tarkentamisen tarve.

Kunnossapitolain räikeiden rikkomisien ja loppukäyttäjille vaaraa aiheuttavien tilanteiden vähentyminen. Tarkennuksien myötä lain tulkinta helpottuu ja nopeutuu sekä käytännöt yhtenäistyvät eri puolilla maata.

2.3 Kunnossapitolakiin kohdistuvat uudet muutostarpeet

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin eri työvaiheissa tuli esille paljon asioita, joiden koettiin tyystin puuttuvan nykyisestä lainsäädännöstä. Suurin osa näistä esille tulleista asioista liittyi toimintaympäristön muutoksiin tai kokemusperäisiin havaintoihin lain toimivuudesta. Kappaleissa 2.3.1.–2.3.5 on esitetty tarkemmin kunkin teeman sisältämät kunnossapitolain muutostarpeet. Kappaleissa on myös arvioitu keskeisimpien muutostarpeiden vaikutuksia sekä mahdolliset rajapinnat muuhun lainsäädäntöön.

2.3.1 Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo

Kaikki heikommassa asemassa olevien liikkujaryhmien edustajat toivat esille, että nykyisen kunnossapidon lainsäädäntö toteuttaa heikosti perustuslain (11.6.1999/731) pykälää 6 eikä vastaa yhdenvertaisuuslain (1325/2014) henkeä. Lisäksi eri loppukäyttäjien edustajat toivat esille, että YK:n vammaisyleissopimuksen yhdeksännen artiklan (Yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista, 27/2016) määräykset tulisi huomioida kunnossapitolaissa. Yhdeksäs artikla käsittelee esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Siinä todetaan mm. ”saavutettavuuden esteiden tunnistaminen ja poistaminen rakennuksiin, teihin, kuljetukseen sekä muihin sisä- ja ulkotiloihin, koulut, asunnot, terveydenhuoltoyksiköt ja työpaikat mukaan lukien”. Yhdenvertaisuuslaissa viidennessä pykälässä säädetään viranomaisten velvollisuudesta edistää yhdenvertaisuutta seuraavasti: ”Viranomaisen on arvioitava yhdenvertaisuuden toteutumista toiminnassaan ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin yhdenvertaisuuden toteutumisen edistämiseksi”.

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin työn eri vaiheista saadut esteettömyyteen liittyneet muutostarpeet kohdentuivat kunnossa- ja puhtaanapitotoiminnan pirstaloituneisuuden korjaamiseen. Lisäksi loppukäyttäjien edustajat esittivät muutosta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden todellisten matkojen huomioimiseksi koko matkaketjun esteettömyys huomioiden ovelta ovelle -periaatteen mukaisesti. Kunnossapitolain prioriteetteja esitettiin muutettavan tältä osin nykyisestä ja esteettömien matkaketjujen ympärivuotinen toimivuus varmistaa tulevan alueidenkäyttölain kanssa. Myös valtionhallinnon ja muiden tahojen edustajat pitivät tärkeänä lain tarkistamista tästä näkökulmasta, jotta yhdenvertaisuus ja tasa-arvoisuus toteutuisivat paremmin. Kuntien ja verkkojen omistajien edustajien taholta nämä pehmeämmät arvot jäivät hieman syrjään, kun katujen ja yleisten alueiden töitä käsittelevän lainsäädännön kohtien muutostarpeet nousivat keskiöön. Uusien velvoitteiden lisääminen lakiin lisää tyypillisesti kustannuksia. Lakia muutettaessa onkin aina realistisesti huomioitava kustannusvaikutukset ja niiden jako.

Erityisesti talvikunnossapidossa tarvitaan parempaa palvelutasoa ja eri käyttäjäryhmien tarpeiden tunnistamista. Todelliset jalankulut ja pyöräilijöiden reitit pitäisi pystyä tunnistamaan ja priorisoimaan, jotta talvikunnossapidon tasalaatuisuus matkaketjuissa voi

toteutua. Kunnossapidon prioriteetteja ja toimintaa ohjaavat kunnossapitoluokitukset tulisi suunnitella uusista lähtökohdista käyttäjälähtöisesti. Talvikunnossapidon tasa-laatuisuuden näkökulmasta talvikunnossapidon kokonaisvastuun ottaminen kunnille on perusteltua. Tosin nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa myös laadukkaan ja tasalaatuisen palvelutason tarjoamisen jalankulkijoille ja pyöräilijöille, mutta näin on tapahtunut lopulta vain harvassa kunnassa. Kokonaisvastuun siirto kunnalle ei myöskään automaattisesti tarkoita laatutason parantumista. Syytä on myös pohtia paikkakuntien erilaisuuden ja erilaisten liikkumisympäristöjen huomioiminen. Lain säätelyn tulisi olla siinä määrin joustavaa, että paikalliset olosuhteet voidaan huomioida.

Yhdenvertaisuuteen liittyy myös tiedon välittäminen. Nykyisin tietoa tarjotaan liikkumisen olosuhteista rajatusti tietyille ryhmille pääpainon ollessa auto- ja joukkoliikenteen informaatiossa. Tieto liikkumisen olosuhteista vaikuttaa oleellisesti kulkumuodon valintaan etenkin talvisin. Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden toteutumisella on kiinteä yhteys alueiden käyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön. Katujen ja muiden yleisten alueiden tarkemmalla suunnittelulla määritetään katutilan jakamisen prioriteetit, joita olisi syytä tarkastella myös yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden näkökulmien kautta. Talven ja lumitilojen suunnittelulla on mahdollista parantaa rakennetun ympäristön yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden toteutumista.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, yhdenvertaisuus ja tasa-arvoisuus

Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden toteutumisen varmistaminen kunnossapitolainsäädännössä. Yhteiskunnallisten tavoitteiden ottaminen huomioon kunnossapitolainsäädännön tavoitteissa ja sisällössä. Liikkumisen esteettömyyden, sujuvuuden ja turvallisuuden tuominen lainsäädäntöön matkaketjut huomioiden nykyisten pirstaloituneiden vastuiden ja toimintamallien sijaan. Erityisesti talvikunnossapidon palvelutason nosto heikommassa asemassa oleville loppukäyttäjille on tärkeä lainsäädännön kehittämistarve. Talviolosuhteisiin varautuminen ja lumitilojen suunnittelu paremmin huomioon kunnossapitoa ja katujen ja yleisten alueiden suunnittelua koskevassa lainsäädännössä.

Esitettyjen tarpeiden vaikutukset ovat yhteiskunnan asettamien tavoitteiden mukaisia. Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden huomioiminen kunnossapitolaissa toteuttaa välillisesti monien yhteiskunnan asettamien tavoitteiden toteutumista syrjäytymisen ennaltaehkäisystä alkaen. Käytännössä kunnossapidon lainsäädännön prioriteetit ovat syytä uusia määritelmiä ja terminologiaa myöten. Vaikutus olisi suuri nykyisiin kunnossapitolain soveltamisalan käytäntöihin, mikä aiheuttaisi todennäköisesti etenkin alussa kohonneita kustannuksia. Pidemmän ajanjakson välillisiä vaikutuksia on syytä arvioida tarkemmin erikseen.

2.3.2 Suunnitelmallisuus ja ennakointi

Kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelun ja suunnitelmallisuuden puute sekä kunnossapidon tarpeiden heikko huomioiminen maankäytön ja tarkemman kohdesuunnittelun (kadut ja muut yleiset alueet) vaiheissa nousivat esille jokaisessa kunnossapitolain toimivuusarvioinnin työvaiheessa. Kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelun vaatimusten lisäämistä ja yhteyttä edeltäviin suunnitteluvaiheisiin pohdittiin niin haastatteluissa, internet-kyselyn vastauksissa kuin työpajoissakin.

Taustalla kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelun ja suunnitelmallisuuden puutteissa on siiloutunut suunnitteluprosessi sekä kuntatalouden investointikeskeisyys. Kunnossa- ja puhtaanapitoa on pidetty pitkään pelkkänä käyttötalouden kulueränä, eikä sitä ole osattu nähdä investointina esimerkiksi kansalaisten ennakoivaan terveydenhoitoon tai infraomaisuuden arvon säilyttämiseen. Kokonaisuuteen liittyvät vielä lisäksi vanhat toimintamallit ja asenteet, jotka ovat jarruttaneet esimerkiksi uusien innovatiivisten hankintamallien yleistymistä kunnossa- ja puhtaanapidon palvelujen hankinnoissa. Vieläkin ostetaan pitkälti senttejä ja kuutioita, kun pitäisi jo osata hankkia palvelua ja vaikuttavuutta. Kunnossapidon suunnittelun ja suunnitelmallisuuden puute liittyy myös tiiviisti toimialan yleisesti alhaiseen arvostukseen. Kunnissa on todettu hankalaksi kehittää kunnossa- ja puhtaanapidon toimintaa, kun siihen ei osoiteta resursseja. Hankintoihin liittyvä osaamattomuus on iso ongelma, jonka merkitystä ei voi vähätellä. Julkiset hankintayksiköt tekevät kunnossa- ja puhtaanapidossa paljon palvelujen ostoja hankintayksikön omista lähtökohdista yhteisen edun ja tavoitteiden jäädessä taka-alalle. Kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan palveluntuottajien tarjousosaaminen vaatisi paljon kehittämistä, etenkin toimialan pienten ja keskisuurten yritysten osalta. Tämä ei suoraan ole kunnossapitolain alainen asia, mutta rajapinta on syytä tiedostaa. Kuntien hankintojen kehittämisessä ja strategisten tavoitteiden jalkauttamisessa kunnossapidon hankintoihin tarvitaan vielä paljon työtä.

Monet eri tahot esittivät toimivuusarvioinnin eri vaiheissa lakiin lisättäväksi vaatimuksia kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelusta. Työn aikana kävi selväksi, että alueidenkäytön suunnittelua ohjaavan lain ja kunnossapitolain rajapinta pitää saada paremmin toimimaan kunnossa- ja puhtaanapidon tarpeisiin vastaamiseksi sekä yleisesti haluttuihin tavoitteisiin pääsemiseksi.

Talveen varautumisen ja lumitilojen suunnittelun puute hankaloittaa käytännön kunnossapidon toimintaa. Tyypillisessä tapauksessa auraustyötä tekevät kuskit päättävät, mihin lumi kasataan. Katualuetta on hankala pitää hyvässä kunnossa, jos lumelle ei ole varattu riittävästi tilaa tai lumilogistiikkaa ei ole muutoin suunniteltu.

Työpajoissa esitettiin, että nykyisen kunnossa- ja puhtaanapidon vastuunjaon selkeyttäminen ja kokonaisvastuun otto kunnille olisi hyvä askel suunnitelmallisempaan suuntaan. Jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapitoluokituksen määrittelemisen loppukäyttäjälähtöisesti parantaisi kunnossa- ja puhtaanapidon suunnitelmallisuutta ja tavoitteita esteettömyyden, turvallisuuden, sujuvuuden ja matkaketjujen toteutumisesta. Näiden asioiden määrittämisellä (kokonaisvastuu, käyttäjälähtöinen kunnossapitoluokitus) kunnossapitolain säädöksiin ja yhteen sovittamalla alueidenkäyttöä säätelevän lain kanssa otettaisiin jo iso loikka suunnitelmallisuuden parantamiseksi kunnossa- ja puhtaanapidossa.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, suunnitelmallisuus

Käyttäjälähtöisen kunnossapitoluokituksen tekemisen vaatimus, kunnossapidon tarpeiden määrittely alueiden käyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön; erityisesti talven ja lumitilojen suunnittelu.

Katujen ja yleisten alueiden kunnossapidettävyyden seurausta kunnossapitoa edeltävien vaiheiden suunnittelusta. Tämän vuoksi paras vaikuttavuus saadaan, kun kunnossapidon ja alueiden käyttöä ohjaavat lainsäädännöt sovitetaan yhteen. Talven ja lumitilojen suunnittelulla voidaan säästää paljon rahaa ja vähentää lumen kuormauksesta ja kuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia (jopa 64 %) ja päästöjä (40 %) lumen lähisiirrot mahdollistamalla. Kunnossapidon käyttäjälähtöisellä suunnittelulla voidaan huomattavasti tukea jalankulkua ja pyöräilyä ja heikommassa asemassa olevien käyttäjäryhmien omaehtoista liikkumista. Myös turvallisuus- ja pelustusalan toiminnalle paremman suunnittelun kautta saatava parempi saavutettavuus voi pelastaa mittavilta omaisuusvahingoilta tai jopa ihmishenkien menetykseltä.

Tarvittavien toimenpiteiden ja tulevien muutosten ennakointi ja tarpeiden tunnistaminen nostettiin esille niin haastatteluissa kuin työpajoissakin. Toimivuusarvioinnin työvaiheisiin osallistuneet verkostojen omistajien edustajat esittivät ennakoinnin ja tarpeiden tunnistamisen vaatimuksen sisällyttämistä kunnossapitolakiin. Liiketaloudellisesti toimivien operaattoreiden osalta asiakastarpeiden ennakointi on osa liiketoimintastrategiaa kustannusten minimoimiseksi. Verkko-operaattorit toivat esille joustavuuden ja reagointinopeuden pullonkaulana kuntien puutteet ennakoinnissa ja tarpeiden tunnistamisessa. Verkostojen omistajien edustajat pitivät toimintaympäristön muuttumisen ennakointia tärkeänä kokonaisuutena paikkakuntien ja koko maan kilpailukyvyllä. Lainsäädännön tulisi tukea ennakoinnin ja tarpeiden tunnistamisen toteutumista.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, ennakointi

Vaatus erilaisten tarpeiden ennakoinnista ja tunnistamisesta mukaan lakiin. Lain joustavuuden ja mahdollistamisen säilyttäminen laissa nopeaa reagointia vaativissa tapauksissa.

Kuntien puolella ennakointi on ennen kaikkea resurssikysymys. Lisäksi siiloutuneissa suunnitteluprosesseissa jo sisäinen tarpeiden yhteensovittaminen ja ohjelmointi ovat osoittautuneet monessa kunnassa hankalaksi. Toimintaympäristöön liittyvien muutosten ennakointi ja tarpeiden tunnistaminen olisi pitkällä tähtäimellä hyvä asia, etteivät uudet tarpeet (esimerkiksi uudet liikkumismuodot, ilmastonmuutoksen vaikutukset, energiamurros, latausinfra verkko, varautuminen, jne.) tule aina yllättäen, ja ettei niihin reagointi hidastu tarpeettomasti. Lain mahdollistava vaikutus on veto- ja pitovoimaisuudelle tärkeä elementti. Nopean muutoksen kyydistä tipahtaminen ja esimerkiksi energiamurroksen hidastuminen ei ole kuntienkaan edun mukaista.

2.3.3 Tiedonhallinnan ja digitalisaation vaatimukset

Digitaalisuuden ja tiedonhallinnan huomioiminen nostettiin esille toimivuusarviointityön eri vaiheissa potentiaalisena ratkaisuna moneen kunnossapitolain soveltamisalalla vallitsevaan ongelmaan. Kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan heikko arvostus näkyy myös kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan tiedonhallinnan nykytilanteessa. Huomio digitalisaation ja tiedonhallinnan kehittämisessä keskittyy ensin suunnitteluun ja rakentamiseen. Kunnossapito tulee jossain kauempana perässä.

Tiedonhallinnan ja digitalisaation vaatimuksien ottamisesta mukaan kunnossapidon lainsäädäntöön oltiin hyvin yksimielisiä. Tarpeita paremmalle tiedonhallinnalle on monia. Kaivutyömaita varten tarvittaisiin yhden luukun kautta tietoa eri verkkojen sijainnista. Kunnossapidosta ja väylien liikkumisolosuhteista tulisi saada reaaliaikaista tietoa loppukäyttäjille, kaatumistapaturmat pitäisi pystyä tilastoimaan, pelastusajoneuvot tulisi pystyä ohjaamaan kohteeseen reaaliaikaisen karttaliittymän avulla ja niin edelleen. Toimivuusarviointityössä ei määritelty valmiita ratkaisuja, vaan enemmänkin mietittiin suuntaviivoja kunnossa- ja puhtaanapidon tiedonhallinnan ja digitaalisuuden kehittämiseksi. EU:n taholta ITS-direktiivin (MMTIS = multimodaaliset matkatietopalvelut, RTTI = reaaliaikaiset liikennetietopalvelut) kautta tulee jo nykyisin vaatimuksia tiedon saatavuudesta ja käytettävyydestä, mikäli tieto on digitaalisesti koneluettavassa muodossa. ITS-direktiivin uudelleentarkastelu on parhaillaan käynnissä. Sen keskeisimpiä muutosehdotuksia on lisätä direktiiviin tiettyjen tietojen tuottamisen velvoite. Myös muu EU:n datahallintaan liittyvä säätely, kuten esimerkiksi datanhallinta-asetus, avoimen datan direktiivi ja Data Act, Interoperanble Europe, tietosuojakysymykset (GDPR) ja datan turvallisuus (CER, NIS2) näkökulmat on huomioitava kunnossa- ja puhtaanapidon toimialalla.

Digitalisaation kehityksessä kannattaa olla eturintamassa mukana, sillä digitalisaatio tulee joka tapauksessa; halusimme tai emme. Kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvän tiedon ja tietolajien yhteen toimivuuden varmistaminen on tärkeä kokonaisuus. Ennen tietojärjestelmien kehittämistä on tärkeää muuttaa toimintamalleja ja prosesseja tulevaisuutta varten. Tietojärjestelmien räätälöiminen vanhoihin toimintamalleihin tulee kalliiksi, eikä paranna tiedon kulkua pitkälti räätälöityjen tietojärjestelmien välillä. Ympäristöministeriön Ryhti-hanke (Rakennetun ympäristön tiedonhallinta -hanke) tuli esille yhtenä yhteen sovitettavana kokonaisuutena. Ryhti-hankkeessa on esimerkiksi tehty jo paljon termistöön liittyvää työtä, joka on hyvä huomioida kunnossa- ja puhtaanapidon tietolajien määrittämisessä. Myös muita olemassa olevien järjestelmien hyödyntämisestä on syytä miettiä, kuten esimerkiksi valtion väyläverkolta liikennetietopalveluja tuottavan Fintrafficin tietojärjestelmää. Joka tapauksessa on tärkeää yhteisen fokuksen löytäminen ja yleisen kunnossapidon tiedonhallinnan kehittämisen koordinointi, ettei jokainen alue, kaupunkiseutu tai kunta päädy tekemään omia, keskenään tiedon jakamiseen kykenemättömiä järjestelmiä. EU:n ITS-direktiivin edellyttämät tehtävät sekä jo tehty työ on syytä huomioida kehittämistyössä.

Kunnossapitolain osalta on syytä tehdä sellaista säätelyä, joka kestää aikaa, kannustaa ja edistää uuden teknologian käyttöönottoa, tiedon saatavuutta ja hallintaa. Tiedon keräämistä, ylläpitoa ja jakelua koskevissa kysymyksissä tulee pyrkiä pääsemään automaatioon, jotta tieto on saatavilla automaattisesti rajapinnoista eri palveluihin (reittioppaat, karttapalvelut, yms.). Tiedon keräämisessä voi hyödyntää monipuolisesti joukkoistamisen

keinoja. Tulevaisuudessa tietyt kunnossa- ja puhtaanapitotehtävät voivat olla yksi potentiaalinen alustatalouden soveltamiskohde. Tämä kehityssuunta voisi tuoda helpotusta kunnossapidon toimialalla vallitseviin resurssi- ja laatutasohaasteisiin.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, tiedonhallinta ja digitalisaatio

Yleisesti on tiedostettu tarve digitaalisuuden ja tiedonhallinnan vaatimusten lisäämisestä kunnossapitolakiin. Näiden tarpeiden vieminen kunnossapitolakiin vaatimuksina vaatii lisäselvitystä, yhteistyötä eri kehityshankkeiden kanssa ja koordinoitua ennen tarkempien vaatimusten säätelyä.

Tiedonhallinnan ja digitalisaation tarpeita kunnossapitolakiin vietäväksi on paljon. Kuitenkin paremmalla tiedonhallinnalla on positiivinen vaikutus moneen käytännön kunnossa- ja puhtaanapidon toimialalla ilmenneeseen ongelmaan. Esimerkiksi loppukäyttäjien moninaiisiin tarpeisiin voitaneen tulevaisuudessa vastata paremmin tiedonhallinnan ja työkoneiden autonomian kehittymisen myötä. Tiedonhallinnassa on syytä pitää mielessä, ettei kaikki tieto voi olla avointa ja kaikkien saatavilla. Kansallinen turvallisuus ja varautuminen asettavat omat tarpeensa tiedonhallinnalle, etenkin yhteiskunnan kannalta kriittisten verkostojen osalta.

Tiedonhallinnan ja digitalisoinnin kehittäminen vaatii rahaa ja resurssien uudelleen allokointia. Kysymys on toki pitkälti myös tahdosta, uusien toimintamallien käyttöönotosta ja johtamisesta.

2.3.4 Uudet liikkumismuodot ja -palvelut

Uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen tarpeiden ja niiden aiheuttamien ongelmien ratkaiseminen oli monen kunnossapitolain toimivuusarviointityöhön osallistuneen tahon asialistalla. Kunnille sähköpotkulautojen suosion nopea kasvu tuli yllätyksenä, eikä niiden aiheuttamilta ongelmilta ole vältytty. Uusien liikennemuotojen palveluntarjoajat toivovat parempaa kommunikointia ja tiedon jakoa oman liiketoimintansa suunnittelun ja ohjelmoinnin tueksi. Tätä samaa tarvetta ja näkökulmaa toivat esille myös valtionhallinnon edustajat sekä muiden toimijoiden edustajat. Lainsäädännön tulee olla uusien liikennemuotojen ja palvelujen liiketoimintoja mahdollistava ja tukeva, mutta lainsäädännön olisi myös mahdollistettava niiden aiheuttamiin ongelmiin puuttuminen. Liikenne ja siihen

liittyvät palvelut ovat yksi suurimmista liiketoiminnan alueista globaalisti. Tässä liiketoiminta-alueella etujoukoissa kulkeminen on koko Suomen etu. Toisaalta passiivisen liikkumismuotojen suosion lisääntyminen vähentää arkiliikunnan määrää, mikä on epätoivottava suunta. Toistaiseksi suurin osa sähköpotkulautojen käyttäjistä on tullut kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen käyttäjistä ja henkilöautomatkojen korvaaminen mikroliikkumispalveluja hyödyntämällä on ollut vähäisempää.

Lainsäädännön muutostarpeet kohdistuvat tältä osin jossain määrin alueiden käyttöä säätelevän lainsäädännön uudistamiseen. Katutilan jakamiseen kohdistuvat uudet tarpeet tulee huomioida suunnitteluvaiheessa. Kunnossapitolain puolella tulee huomioida erityisesti tiedonhallintaan ja -jakamiseen liittyvät asiat. Ilman kunnossapitoon liittyvää tietoa uusien palvelujen käyttöönotto ja kehittyminen hidastuu. Lainsäädännön osalta on syytä tutkia kuntien kaipaamien pelisääntöjen laatimista operaattorien toiminnan hallinnointiin. Esimerkiksi Norjassa kunnilla on mahdollisuus säädellä kilpailuttamisen kautta uusien liikennepalveluoperaattoreiden määrää. Tiedon kulun pelisäännöt myös operaattoreilta kuntien suuntaan on syytä miettiä. Kysymykset tiedon jakamista, omistamisesta ja kustannuksista ovat isompi tiedonhallinnan kehittämiseen liittyvä kokonaisuus.

Työn aikana nousi esille myös kysymys uusien liikennemuotojen tarvitsemasta väylien tai muun rakennetun omaisuuden kunnossa- ja puhtaanapidon palvelutasosta. Lakiin ei ole tarkoituksenmukaista määritellä erikseen esimerkiksi pienirenkaisten mikroliikennemuotojen tarvitsemaa laatutasoa, vaan yleiset laatutasoa kuvaavat määritelmät lienevät riittäviä. Juridinen kysymys voi pikemminkin koskea palveluntuottajien vastuuta tarjota käyttäjilleen turvallisia palveluita. Tätä asiaa on syytä pohtia tarkemmin kuluttajaturvallisuuslainsäädäntöön (920/2011) liittyen.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, uudet liikkumismuodot ja -palvelut

Tarve uusien liikennemuotojen ja -palvelujen osalta koskee kunnossa-pitolain uudistamista tiedonhallinnan näkökulmasta. Kunnossapitolakiin on tarve lisätä vaatimus kunnossapidon soveltamisalan reaaliaikaisten liikkumisolosuhdetietojen hankkimisesta ja kuvata siihen liittyvät vastuut, tiedon omistaminen ja korvausten periaatteet. Uusien liikennemuotojen ja -palveluiden aiheuttamien haittavaikutusten huomioon ottaminen.

Reaaliaikaisten tietojen saaminen parantaa uusien liikennemuotojen ja -palvelujen käyttöä ja yleisyyttä. Kunnille kaikki tietoon liittyvät lisävaati-mukset ovat lähtökohtaisesti hankalia henkilö- ja talousresurssien ja osaami-sen riittävyuden noustessa keskeisiksi haasteiksi. Lainsäädännön rajapinnat (mm. MRL, tieliikennelaki, kuluttajaturvallisuuslaki) on käytävä läpi yhteisten pelisääntöjen ja mahdollisuuksien luomiseksi. Uusien liikennemuotojen ja -palveluiden yleistymisen vaikutus voi olla tulevaisuudessa merkittävä mm. liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa. Samalla on kuitenkin huomattava passiivisten liikkumismuotojen yleistymisen vaikutus liikkumattomuuden kasvuun.

2.3.5 Kestävä kehitys, luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutos

Maailman talousfoorumin mukaan 50 % maailman bruttokansantuotteesta on riippu-vainen luonnosta. Suomessa tuo luku on vielä suurempi, noin 60 % luokkaa. YK:n biodiversiteettisopimuksen puitteissa on määritetty viisi aluetta, joilla toimimalla luonto-kato voidaan pysäyttää ja luonnon monimuotoisuus jopa nostaa nousuun vuoteen 2030 mennessä. Nämä viisi aluetta ovat 1) kestävä tavaroiden ja ruoan tuotanto, 2) kulutuksen hillitseminen ja jätteen vähentäminen, 3) toimet saastumisen lopettamiseksi, vieraslajien leviämisen estämiseksi ja kantojen riistokäyttö, 4) ilmastonmuutoksen hillintä ja 5) ekosys-temien suojelu ja ennallistaminen.

Monet kunnossapitolain toimivuusarviointityöhön osallistuneet eri tahot nostivat luonnon monimuotoisuuden, ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja kestävä kehityksen edistämisen tärkeäksi lainsäädännössä huomioitavaksi kokonaisuudeksi. Suuret linjat ja ratkaisut tehdään muualla kuin kunnossapitolainsäädännön piirissä, kuten esimerkiksi rakennetun kaupunkiympäristön suunnittelun eri vaiheissa. Täten suurimmat vaikutusmahdollisuudet ovat alueiden käyttöä ohjaavan lainsäädännön ja kunnossapitolainsäädännön yhteensovittamisessa.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, kestävä kehitys, ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuus

Ilmastonmuutos, luontokato ja kestävä kehityksen asiat kietoutuvat monella tavalla yhteen. Ilmastonmuutoksen hillinnän keinoin voidaan tehokkaimmin estää luontokatoa. Monessa kohdassa esille tulleen tarpeen kestävien liikkumismuotojen ympärivuotisen kilpailukykyyn parantamiselle tulee olla korkealla kunnossapitolain prioriteettien ja lähtökohtien määrittämisessä. Työmaa-alueiden ennallistamiselle tuki lakiin esimerkiksi laatutasojen määrittelyjen myötä. Luonnon monimuotoisuuteen ja arvokkaisiin luontokohteisiin liittyvät tiedonhallintavaatimukset mukaan lakiin.

Ilman luontoa eivät ihmiset, talous eikä kilpailukyky voi hyvin. Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja parantaminen vaikuttavat montaa eri kautta lähes kaikkiin yhteiskunnan eri toimintoihin.

2.3.6 Hyvinvoinnin edistäminen

Hyvinvoinnin edistäminen ei terminä tullut esille toimivuusarvioinnin eri työvaiheiden aikana kuin muutaman kerran. Liikkumisen esteettömyys, turvallisuus ja sujuvuus matkaketjut huomioiden selvästi useammin. Kunnossapitolain yhteys hyvinvointiin tai elinkeinoelämän kilpailukykyyn saattaa äkkiseltään tuntua kaukaa haetulta, mutta tutkimuksien mukaan kunnossa- ja puhtaanapidon rooli hyvinvoinnin edistämässä on keskeinen. Vuotuiset liikkumattomuudesta ja liiallisesta paikallaan olosta aiheutuvat kustannukset ovat 4,7 miljardia euroa vuodessa (noin 850 €/as/v). Vuosittain tapahtuvista noin 125 000 liukastumis- ja kaatumistapaturmista aiheutuu 420 M€ vuotuiset kustannukset. VTT:n esittämien arvioiden mukaisesti vuotuiset kokonaiskustannukset liukastumis- ja kaatumistapaturmista kohoaisivat jopa 2,4 miljardin euroon saakka (noin 430 €/as/v). Vaikka tarkkoja summia ei ole saatavilla luotettavan kaatumis- ja liukastumistapaturmien tilastoinnin puuttuessa, ovat arvioidut summat huomattavan suuria verrattuna esimerkiksi tieliikenneonnettomuuksista arvioituihin vuotuisiin kustannuksiin (1,2 mrd. €) nähden. Silti Suomen liikenneturvallisuusstrategiasta 2022–2026 puuttuvat kaatumis- ja liukastumistapaturmien ehkäisyyn tähtäävät toimenpiteet tyystin.

Kunnossapitolaissa on ensinnäkin tarve tunnistaa kunnossa- ja puhtaanapidon toiminnan hyvinvointia edistävä vaikutus. Toinen tarve on lisätä arkiliikkumisen ja hyvinvoinnin edistämistä koskeva vaatimus. Myös liukastumis- ja kaatumistapaturmien rekisteröintiä koskeva vaatimus tulisi lisätä yhteensovitettavaan lainsäädäntöön (laki tie- ja

maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta), jotta ongelman laajuus tulisi paremmin yleiseen tietoon. Tällöin ennaltaehkäisevään toimintaan voitaisiin osoittaa lisää kunnossapitoalan kovasti kaipaamia lisäresursseja.

Liikkujan huolellisuusvaatimuksen täsmentämisen tarve lainsäädännössä tuli esille useamman eri tahon edustajien esittämänä. Erityisesti talvikunnossapitovastuulliset toimijat esittivät vaatimuksen kirjaamista lakiin tieliikennelain esimerkin mukaisesti. Huolellisuusvaatimuksen lisääminen voi lisätä esimerkiksi liukastumisia tutkitusti vähentäneiden liukuesteiden käyttöä. Hyvään lopputulokseen pääseminen edellyttää monen eri tason toimenpiteitä lainsäädännön muuttamisen lisäksi.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, hyvinvoinnin edistäminen

Liikkumisen esteettömyys, turvallisuus ja sujuvuus sekä matkaketjuajattelu tulee ottaa nykyistä paremmin mukaan kunnossa- ja puhtaanapidon toimintaa ohjaaviksi tekijöiksi. Heikommassa asemassa olevien liikkujaryhmien tarpeiden tunnistaminen lain tavoitteiden ja sisällön määrittelemiseksi. Kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelusta vaatimus mukaan lakiin. Liukastumis- ja kaatumistapaturmien rekisteröinnin rajapinnan selvittäminen muun lainsäädännön kanssa.

Aktiivisen liikkumisen mahdollistamisella on tutkitusti monipuoliset vaikutukset ihmisten hyvinvointiin lasten paremmasta koulumenestyksestä ja syrjäytymisen ennaltaehkäisystä lähtien aina koko kansakunnan kilpailukyvyyn parantamiseen saakka. Aktiivisen liikkumisen edistäminen ja asetettuihin tavoitteisiin pääseminen edellyttää rakennetun ympäristön suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa ohjaavien prioriteettien ja asenteiden muutosta. Tämän muutoksen aikaan saaminen olisi lopulta koko kansakunnan etu.

2.3.7 Lakien rajapintojen yhteensovittaminen

Moni kunnossapitolain toimivuusarviointityön aikana esille tullut tarve liittyy kiinteästi muuhun lainsäädäntöön. Useat kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan tunnistetuista haasteista juontuvat kaupunkiympäristön suunnitteluprosessin aikaisemmista vaiheista; maankäytön suunnittelusta sekä tarkemmasta kohdesuunnittelusta. Tämän vuoksi kunnossapitolain ja tulevan alueidenkäyttölain rajapintojen tunnistaminen ja yhteensovittaminen on tärkeä tehtävä. Kunnossa- ja puhtaanapidon tarpeita tulee pystyä ottamaan huomioon paremmin alueidenkäyttölain uudistamisessa, jotta yleisesti hyväksytyt tavoitteet esimerkiksi liikkumisen ympärivuotisesta esteettömyydestä tai liikenteen päästövähennyksistä voidaan saavuttaa. Lisäksi on syytä selvittää erikseen kunnossapitolain sekä tulevan alueidenkäyttölain mahdollisen yhdistämisen vaikutukset. Näiden lakien yhdistämisen tarvetta selvitettiin toimivuusarviointityön kyselyssä. Suurin osa vastanneista (57,5 %) ei osannut sanoa asiaan omaa mielipidettä. Lakien yhdistämisen kannalla oli miltei neljännes kyselyyn vastanneista (23,8 %).

Toinen keskeinen lakien yhteensovittamisen kokonaisuus koskee kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviä töitä. Yhdyskuntateknisten verkostojen rakentamista ja ylläpitoa säädellään omissa lainsäädännöissään. Myös tieliikennelainsäädännön rajapinta liittyy kiinteästi tarkasteltavaan kokonaisuuteen, kun katutöitä tehdään yleisillä liikennealueilla. Toimivuusarviointityön tulosten mukaan kadulla ja muilla yleisillä alueilla toimivien eri toimijoiden keskuudessa vallitsee epätietoisuutta, mitä kadulla ja yleisillä alueilla saa tehdä, mitä ei ja mistä asiasta kussakin laissa oikein säädetään.

Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvan liikkumisen turvallisuus, esteettömyys, sujuvuus ja matkaketjujen toimivuus nousi toimivuusarviointityössä esille tärkeänä kehittämistarpeena. Kunnossa- ja puhtaanapidon toiminnalla on oma vaikutuksensa näiden tarpeiden toteutumisessa, mutta tarpeet tulee sovittaa yhteen erityisesti tieliikenne- ja tulevan alueidenkäyttölain kanssa. Tässä tarkastelussa on syytä huomioida myös yleisemmästä lainsäädännöstä (mm. perustuslaki 6§, yhdenvertaisuuslaki) ja kansainvälisistä velvoitteista (mm. YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista) tulevat vaatimukset. Tähän kokonaisuuteen kuuluu myös tarve huolellisuusveloitteen lisäämisestä kunnossapitolakiin, mikä vaatii tieliikennelain rajapinnan läpi käymistä.

Yhteenveto tarpeista ja vaikutusarvion yhteenveto, lakien yhteensovittaminen

Toimivuusarviointityön eri vaiheissa tuli usein esille kunnossapitolain ja muiden lakien välisen yhteensovittamisen tarve. Keskeisin tarve on varmistaa tuleva alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain välinen toimiva yhteys, sillä monet kunnossa- ja puhtaanapidon käytännön asiat ovat riippuvaisia alue- ja kohdesuunnittelussa tehdyistä ratkaisuista. Kunnossapitolain ja tulevan alueidenkäyttölain yhdistämistä on tarve selvittää tarkemmin.

Lakien rajapintojen tunnistaminen ja yhteensovittaminen on tärkeä kunnossapitolain uudistamista edeltävä vaihe, jolla on suuri merkitys asema-kaavoitettuja alueiden rakentamista ja ylläpitoa koskevien toimenpiteiden sujuvuudelle ja vaikuttavuudelle. Lakien välille mahdollisesti jäävät ristiriitaisuudet aiheuttavat resurssihukkaa ja ongelmatilanteita.

3 Johtopäätökset ja suositukset

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin tavoitteena oli kerätä laajasti ja monipuolisesti kokemuksia ja näkemyksiä nykyisen kunnossapitolain toimivuudesta sekä sen kehittämisen tarpeista. Lisäksi työssä arvioitiin saatujen muutos- ja päivitystarpeiden vaikutuksia kunnossapitolain jatkotyöstämisen ja lisäselvitystarpeiden taustaksi.

Johtopäätöksiin on tiivistetty toimivuusarviointityön keskeisimpiä havaintoja. Suosituksissa jatkotoimenpiteiksi on nostettu esille tulleita tarpeita, joita olisi hyvä selvittää tarkemmin kunnossapitolainsäädännön uudistamiseksi. Toimivuusarvioinnin työn koko aineisto toimii kunnossapitolain uudistamisen lähtötietomateriaalina.

3.1 Johtopäätökset kunnossapitolain toimivuuden arvioinnista

3.1.1 Kunnossapitolaki tarvitsee päivittämistä

Nykyisen kunnossapitolain vahvoja puolia on sen kompakti ja toimiva rakenne. Kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden sisältyminen kunnossapitolakiin ei näy lain otsikoinnissa, mikä olisi selvyuden vuoksi korjattava. Muutoinkin lain terminologia ja määritelmät vaativat päivittämistä ja tarkennuksia epäselvyyksien ja epätietoisuuden poistamiseksi. Esimerkiksi yleisten alueiden ja tonttien määritelmien epäselvyydet ja ristiriitaisuudet on syytä käydä läpi myös muun lainsäädännön kesken. Tulevaisuuden haasteiden mukanaan tuomia vaatimuksia on syytä miettiä päivittämisen yhteydessä digitalisaatio huomioiden.

Nykyinen kunnossapitolaki sellaisenaan on toimiva kokonaisuus ainoastaan verkoston omistajien näkökulmasta. Verkostojen omistajille on tärkeää säilyttää ajallinen hallinta oman verkosto-omaisuuden rakentamisessa ja ylläpidossa. Muiden tahojen esittämät tarpeet huomioiden laki vaatii vähintäänkin pykäläkohtaisia muutoksia ja täsmennyksiä.

Tulisiko kunnossapitolaki sitten kirjoittaa kokonaan uusiksi – uusista lähtökohdista katsoen ja uusilla prioriteeteillä tulevaisuuden haasteisiin vastaten? Vastaus lienee jotakin kokonaan uuden kirjoittamisen ja nykyisen lain pykälien päivittämisen väliltä. Nykyinen

laki on oman aikakautensa tuote, jolloin autoistuminen oli voimakkaimmillaan. Lain lähtökohdat ja tavoitteet tarvitsevat päivitystä, mutta voimassa olevassa laissa on asioita, joiden sisällyttämistä uuteen tai tarkistettuun lakiin kannattaa harkita.

Kunnossapitolain kanssa läheisesti päivittäin työskentelevät tahot pitivät rakennetta ja kokonaisuutta sinänsä hyvänä, kunhan tietyt puutteet ja epäkohdat saadaan täsmennettyä. Lain kirjoittamista kokonaan uudelleen pitivät hyvänä ajatuksena asiaa vähän kauempana kunnossapitolain soveltamisalan käytännön työtehtävistä olevien tahojen edustajat. Mahdollista kunnossapitolain yhdistämistä alueiden käyttöä ohjaavan lainsäädännön kanssa on syytä tutkia lisää. Tarve saada kunnossapito tiiviimmäksi osaksi aikaisempia infraomaisuuden elinkaaren vaiheita on kannatettava, mutta riskinä lakien yhdistämisessä on kunnossapidon asioiden mahdollinen hautautuminen laajaan alueiden käyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön.

3.1.2 Kunnossapidon asemaa ja arvostusta on nostettava

Laki katujen ja eräiden muiden alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta on yleisesti heikosti tunnettu laki. Lain toimivuusarviointityön aikana osallistuneet monet tahot kokivat aluksi kunnossapitolain yhteyden olevan edustamansa organisaation tehtäviin ja tavoitteisiin nähden kovin etäinen. Keskustelujen edetessä yhteyskohtia ja lain muutostarpeita alkoi kuitenkin löytyä. Tämä sama asetelma koskee koko katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidon toimialaa. Ala on heikosti tunnettu, ja arvostus koetaan alhaiseksi alan toimijakentän ulkopuolella.

Kunnossapitolakiin kuuluvia toimia sekä niiden vaikuttavuutta ja merkitystä yhteiskunnan jokapäiväiseen arkeen ja toimivuuteen ei yleisesti tunnisteta. Kunnissa päähuomio keskittyy investointien suunnitteluun ja kaavoitukseen, kun kuntien infraomaisuuden kunnossapidon rahoitus kuuluu jatkuvan säästöpaineen alla olevan käyttötalouden budjettiin. Tämän asetelman aiheuttava tilanne on kestävätkin infraomaisuuden arvon ja sen elinkaaren aikaisen kestävyuden näkökulmista.

Kunnossapitolain toimenpiteet ovat kuitenkin erittäin näkyviä asukkaiden jokapäiväisessä arjessa. Kunnissa eniten palautetta ja yhteydenottoja aiheuttaa kunnossapitoon liittyvät asiat. Eniten palautetta saadaan talvikunnossapidosta. Kuntien infraomaisuuden ikääntyminen ja toimintaympäristön muutoksien myötä lisääntyneet tarpeet ovat aiheuttaneet kuntien tiukentuneissa käyttötalouden budjeteissa kunnossapidon toiminnoista ja resursseista tinkimistä. Moni kunnossapitolain alainen käytännön tason ongelmista juontaa juurensa vähäisistä resursseista, heikosta asemasta ja arvostuksesta.

3.1.3 Lakien rajapintojen yhteensovittaminen on tärkeä kokonaisuus ja tehtävä

Kunnossapitolaki on kirjoitettu vuonna 1978 ja tullut voimaan vuonna 1980. Lainsäädännön määrä on sittemmin kasvanut räjähdysmäisesti toimintaympäristön muuttuessa. Pelkästään 2010 -luvulla tuli valtavasti uutta lainsäädäntöä, joka vaikuttaa jollain tavalla kunnossapitolain alaiseen toimintaan. Tämä kehityskulku on omalta osaltaan aiheuttanut tilanteen, että kaikki toimijat eivät aina ole eri tilanteissa tietoisia mitä missäkin laissa määritellään. Esimerkiksi työmaihin liittyvät vaatimukset, vastuut ja velvoitteet ovat heikosti tunnettuja eri toimijoiden keskuudessa.

Toimivuusarviointityön aikana näitä tarkastelun tarpeessa olevia lain rajapintoja tuli esille lukuisia. Tärkein tarkasteltava ja yhteensovitettava rajapinta on tuleva alueidenkäyttölaki. Moni toimivuusarvioinnin työn aikana esille tullut tarve liittyi tähän rajapintaan lähtien termeistä ja määritelmistä aina tiedonhallintaan saakka. Monien kunnossapitolaissa ongelmana näyttäytyvän asian reunaehdot määritellään alueidenkäytön suunnittelua ohjaavassa lainsäädännössä. Suunnitelmallisuuden lisääminen ja tulevien tarpeiden ennakointi muodostavat tärkeän kunnossapitolain ja alueidenkäyttölain rajapintaan liittyvän kehitettävän kokonaisuuden. Kunnossapitoa tulee suunnitella toimivuusarvioinnissa saatujen tarpeiden lähtökohdista ja varmistaa lakien yhteen toimivuus alueiden käyttöä säätelevän lainsäädännön kanssa.

Toinen merkittävä läpikäymistä vaativa kokonaisuus on kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviä töitä ohjaavien lakien yhteensovittaminen. Tämän kokonaisuuden tarkastelussa ja vaikutusten arvioinnissa esiintyy eri osapuolten kesken näkemuseroja. Luvattomat ja puutteellisesti toteutetut työmaat sekä työmaista yhteiselle omaisuudelle aiheutuvat haittavaikutukset herättävät laajalti huolta. Toisaalta verkostojen asiakkaille tarjottavien palvelujen saatavuus, laatu ja vaikuttavuus ovat myös merkittäviä tekijöitä koko yhteiskunnan elinvoimaisuuden ja toimivuuden kannalta. Yhteiskuntateknisten verkostojen rakentamista ja ylläpitoa säätelevien lakien (mm. sähkömarkkinalaki ja laki sähköisten viestinnän palveluista), tulevan alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain yhteensovittaminen edellyttää tarkempia jatkoselvityksiä vaikutuksista.

Kolmantena mahdollisista lakien yhteensovittamisen tarpeista on syytä mainita useasti työn aikana esille tullut liikkujien huolellisuusvelvoitteen suhde kunnossapitolain mukaisiin kunnossapitovelvoitteisiin. Etenkin kiinteistön omistajien edustajat pitävät nykyistä vastuuta ja käännteistä todistamisvelvoitetta ankarana. Kunnossapitovelvoitteen tasoa ja korvausvastuun ankaruuteen vaikuttavia tekijöitä suhteessa mm. tieliikennelain 3 § mukaiseen liikkujan huolellisuusvelvoitteeseen on jatkossa syytä tarkastella monesta eri näkökulmasta. Tarkastelussa on syytä huomioida kaduilla ja muilla yleisillä alueilla

liikkujien erilaiset tarpeet ja liikkumisen edellytykset. Talvet muuttunevat jatkossa entistä (enemmän talvikunnossapidon kannalta) haasteellisemmiksi liukkaiden keliolosuhteiden yleistyessä.

3.1.4 Moninaisia tarpeita kunnossapitolain uudistamiselle

Toimivuusarviointityö lain uudistamiseksi toi esille paljon tarpeita, joita on esitetty tämän raportin aikaisemmissa luvuissa. Keskeisimmiksi kunnossapitolain muutos- ja päivitystarpeiksi nousivat kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden hallintaan liittyvät asiat, kunnossa- ja puhtaanapidon vastuiden selkeyttäminen sekä loppukäyttäjille tarpeet paremmin huomioivan ympärivuotisen palvelutason aikaan saaminen.

Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden hallinnan tarpeet

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin käynnistämisen taustalla on Helsingin kaupungin vuonna 2020 tekemä lakialoite, johon sisältyneiden ehdotuksien aiheuttamat näkemuserot etenkin kuntien ja verkostojen omistajien edustajien kesken näkyivät selkeästi toimivuusarvioinnin kaikissa työvaiheissa. Kuntien tarve säädellä ajallisesti kaduilla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä, sekä hallinnollisen laiminlyönti- tai virhemaksun lisääminen eivät olleet verkoston omistajien edustajien edun mukaisia. Kuntien esitykset muutoksista saivat kannatusta laajalti muilta tahoilta toistuvasti auki olevien katujen aiheuttaessa monille osapuolille merkittäviäkin suorita tai välillisiä haittavaikutuksia. Toisaalta verkoston omistajien veloitteet verkostojensa toimivuudesta ja palvelujen tarjoamisesta loppukäyttäjille painavat toisessa vaakakupissa. Mm. meneillään oleva nopea energiamurros, vihreä siirtymä, digitalisaatio, viestintäverkkojen laajentuminen ja liikkumiseen liittyvät moninaiset tarpeet edellyttävät myös nopeisiin tilanteisiin reagointikykyä koko yhteiskunnalta. Toimivuusarviointityön tarkoituksena ei ollut ehdottaa ratkaisuja, vaan tuoda keskeisiä lain muutostarpeita esille vaikutuksineen. Tämän kuntien ja verkostojen omistajien välisen näkemuseron ratkaiseminen vaatii niin lakien yhteensovittamista kuin tämän työn aikana esille tulleiden ratkaisuvaihtoehtojen läpikäymistä ja lopulta yhteisen sävelen löytämistä.

Kuntien esittämä hallinnollisen laiminlyönti -tai virhemaksun lisääminen kunnossapitolakiin olisi perusteltua omaisuuden kunnonhallinnan ja toimivuuden sekä yleisen turvallisuuden takaamiseksi. Julkisen tilan luvaton tai määräysten vastainen käyttöönotto on riistäytynyt monin paikoin käsistä. Uusien palvelujen ja sitä myötä toimijoiden mukaan tuleminen toimialalle edellyttää kuntien ehdotuksen mukaisen nopean reagoinnin mahdollistavan sanktiomenettelyn, ns. "lain perälaudan" lisäämistä kunnossapitolakiin. Tämä mahdollistaa tehokkaamman puuttumisen myös muihin kunnossa- ja

puhtaanapitolain soveltamisalan laiminlyönteihin. Nämä kuntien esittämät huolet, mukaan lukien hallinnollinen laiminlyönti- tai virhemaksu, saivat myös monelta muulta taholta ymmärrystä ja hyväksynnän.

Kunnossa- ja puhtaanapidon vastuiden selkeyttäminen

Kunnossa- ja puhtaanapidon nykyiset laissa esitetyt vastuut ovat sekavat muille, kuin kunnossapidon piirissä työskenteleville. Esimerkiksi talvikunnossapidossa kokonaisvastuun siirtäminen kunnille nähtiin perustelluksi monen eri tahojen tarpeiden toteutumisen mahdollistamiseksi. Mahdollisen siirron vaikutukset tulee kuitenkin selvittää tarkemmin monelta eri kannalta huomioiden tässä selvityksessä esille tulleet näkökulmat (mm. kustannukset, resurssit, osaaminen, ympäristöjen erilaisuus ja sulanapitojärjestelmien kustannusjaon muuttuminen) ja tuoda esille erityisesti kustannusten kattamisen vaihtoehdot. Puhtaanapidon vastuita ei tunne juuri kukaan, kuntien alan ammattilaisia lukuun ottamatta. Puhtaanapidon vastuiden yhteydessä esille tulleet katualueella työskentelyyn liittyvät turvallisuusnäkökulmat on syytä huomioida lain uudistamisen yhteydessä.

Loppukäyttäjien liikkumistarpeiden huomioiminen

Toimivuusarviointityössä tuli usein esille liikkumisen esteettömyyteen, turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tarpeita todellisten matkaketjujen osalta erityisesti ns. heikomassa asemassa olevien liikkumisryhmien osalta. Toisaalta on huomioitava, että nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa myös laadukkaan eri käyttäjäryhmät huomioivan kunnossapidon toiminnan. Kuitenkin monet resursseihin ja prioriteetteihin liittyvät tekijät ovat hidastaneet loppukäyttäjien tarpeiden huomioimista käytännön tasolla. Kunnossapitolain uudistamisen yhteydessä on pohdittava realistinen taso eri käyttäjäryhmien tarpeiden määrittämiselle kunnossapitolainsäädäntöön.

3.1.5 Tiedonhallinnalla voidaan ratkaista monia eri haasteita

Kunnossapitolain muutos- ja päivitystarpeita on edellä mainittujen lisäksi monia muitakin. Monelle tarpeelle ja nykyiselle ongelmakohdalle potentiaalinen ratkaisu voi löytyä paremman tiedonhallinnan ja digitalisaation kehittymisen kautta. Kunnossapitolakiin liittyvien tietolajien määrittäminen käyttäjäryhmäkohtaisesti tulee saada käyntiin ja liittää osaksi olemassa olevia tai kehitteillä olevia yleisiä tietojärjestelmiä.

Tiedonhallinta ja digitalisaatio eivät kuitenkaan tapahdu itsestään. Näiden asioiden kehittyminen on pitkälti kiinni johtamisesta, asenteista, toimintatapojen muuttamisen kyvykkyydestä ja vain pieneltä osin itse teknologiasta. Lakiin on toki lisättävä omat vaatimuksensa, mutta kunnossapidon tietoa koskevien vaatimusten tarkempi säännösten

määrittely edellyttää ensin monien kehitysaskelien ottamista. Muussa lainsäädännössä on esitetty hyvinkin tarkkoja vaatimuksia tiedonhallinnalle. Tiedonhallinnan askeleiden tarkempi määrittely on yksi tämän toimivuusarvioinnin merkittävimmistä jatkotoimenpide-ehdotuksista.

3.1.6 Muutos edellyttää johtamista

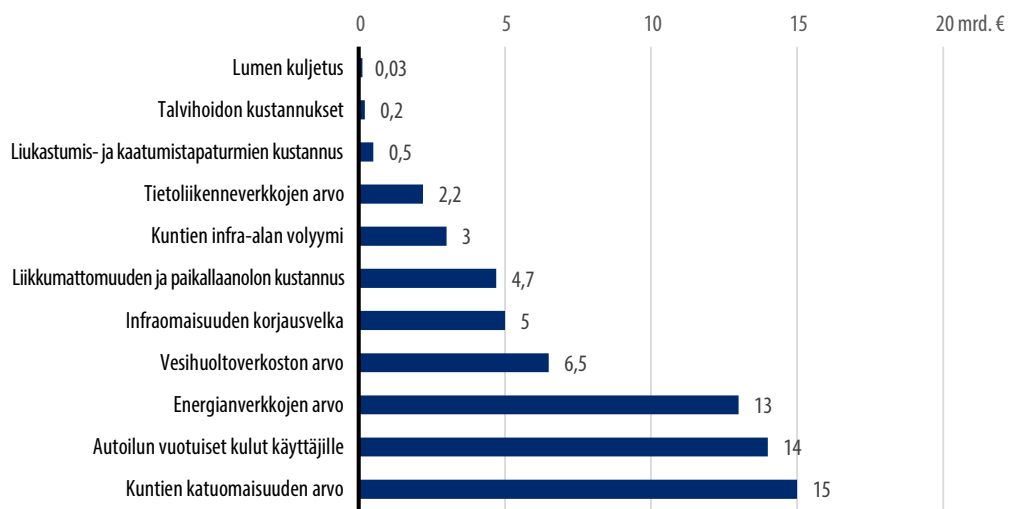
Toimivuusarviointityön yhteydessä tuli esille paljon asioita, jotka on syytä huomioida kunnossapitolain uudistamisessa. Esteettömyys, liikkumisen turvallisuus ja sujuvuus, liikkumattomuuden vähentäminen, yhdenvertaisuus, tasa-arvoisuus, matkaketjujen huomiointi, luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja edistäminen, viheralueiden painoarvon kasvattaminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja kestävä kehityksen tukeminen ovat esimerkkejä asioista, joiden edistämisen tärkeyteen jokainen voi yhtyä.

Lopulta lain uudistamisessa ja ylipäätään hyvien, tavoiteltavien asioiden huomioimisessa käytännön tasolla on kyse nykyisten prioriteettien, käytäntöjen ja toimintamallien muuttamisesta ja siitä, löytyykö siihen riittävää rohkeutta ja näkemystä. Missä tahansa isossa muutoksessa vanhat toimintatavat ja -tottumukset sekä toimintaa ohjaavat prioriteetit ja arvot tulevat reaalielämän kautta helposti vastaan, ja lopulta turhan usein strategiatasolla julkistetut hyvät asiat jäävät korulauseiden ja peukutuksen tasolle. "Hyvä ja tärkeä asia, mutta ei meillä ole tähän resursseja, aikaa eikä osaamista".

Taustalla muutoksen jäädessä keskeneräiseksi on usein tiedon ja johtajuuden puute. Tiedon puute on kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan helmasynti. Rakennetun ympäristön tiedonhallintaan liittyvissä hankkeissa keskitytään tyypillisesti suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvän tiedonhallintaan. Kunnossapitoon liittyvää tietoa ei juurikaan ole olemassa, eikä kunnossa- ja puhtaanapidon vaikuttavuustietoja ole osattu tuoda oikealla tavalla mukaan päätöksentekoon.

Ennen kunnossapitolain uudistamisen prosessin käynnistymistä on syytä tarkastella kunnossa- ja puhtaanapidon vaikuttavuutta uusista näkökulmista sekä kerätä lisää tietoa kustannuksista ja vaikutussuhteista esimerkiksi kuviossa 4 esitetyistä tekijöistä.

Kuvio 4. Esimerkkejä kunnossapitolain soveltamisalan eri tekijöiden arvioiduista arvoista ja vuotuisista kustannuksista Suomessa 2020-luvulla (mrd. €). Lähteet: Talven ja lumitilojen koulutus, Navico Oy, 5:lta kaupungilta saadut talvihoidon ja lumilogistiikan kustannukset, 2022; Rakennetun omaisuuden tila, ROTI 2019 ja 2021 -raportit, RIL; VTT:n laskelma autoilun kustannuksista, 2019, Traficom.fi -verkkosivut; Tilastokeskus – moottoriajoneuvotietokanta, stat.fi -verkkosivut



3.2 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin aikana saatiin paljon aineistoa eri tahojen tarpeista ja näkemyksistä sekä vaikutuksista lain uudistamisen prosessia varten. Kunnossapitolakiin esitetyt muutos- ja päivitystarpeita on esitelty tämän raportin kappaleissa 2.2. ja 2.3. Nämä esitetyt tarpeet ja vaikutustarkastelut toimivat lain uudistamisen lähtötietoina. Ennen lain varsinaisen uudistamisprosessin aloittamista on kuitenkin suositeltavaa toteuttaa seuraavia toimenpiteitä lisätiedon saamiseksi.

1. Lakien rajapintojen läpikäynti ja yhteensovittaminen.
Toimivuusarviointityössä on esitetty yhteensovitettavia lakeja niiden esille tuleminen myötä eri asiayhteyksissä. Vielä tarvitaan kuitenkin:
 - a. Kunnossapitolain ja tulevan alueidenkäyttölain mahdollisen yhdistämisen arviointi.
 - b. Alueidenkäyttölain ja kunnossapitolain yhteensovittamisen kohtien tarkempi tunnistaminen.
 - c. Kunnossapitovelvoitteiden tason ja korvausvastuun ankaruuteen vaikuttavien tekijöiden arviointi.

- d. Muiden lakien rajapintojen yhteensovittamisen tarpeiden tarkempi tunnistaminen.
 - e. Terminologian ja määritelmien tarkistaminen eri yhteensovittettävien lakien välillä.
2. Kunnossapidon tiedonhallinnan kokonaisuuden määrittäminen ja tarvittavat kehitysaskeleet.
- a. Kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvien tietotarpeiden selvittäminen, yhteensovittaminen ja yhteistyö eri tiedonhallinnan kehittämishankkeiden (Ryhti-hanke, EU:n ITS-direktiivi ja muut EU-tason säädökset, Prodigial-hanke) sekä toimijoiden (mm. Fintraffic) kanssa.
 - b. Edellyttää laajaa keskustelua eri käyttäjäryhmien ja osapuolten tarpeiden selvittämiseksi.
 - c. Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden tietolajien ja rajapintojen määrittäminen.
3. Kunnossapitolakiin liittyvän vaikuttavuustiedon hankinta
- a. Kunnossapitoon liittyvää tietoa on kaiken kaikkiaan vähän.
 - b. Kunnossapitolain taustatiedoksi ja lain prioriteettien sekä lähtökohtien mahdolliseksi muuttamiseksi tarvitaan kootusti tarkempaa tietoa kunnossapitolain alaisen toiminnan yleisestä vaikuttavuudesta sekä vaikutussuhteista.
 - c. Tarkempi lain pykäliden tai uusien tarpeiden lisäämisen taloudellisten vaikutusten arviointi ja rahoitusvaihtoehdot.
 - d. Erityinen painoarvo tarkastelussa ja tiedon keräämisessä on syytä olla ns. heikommassa asemassa olevien liikkujaryhmien liikkumisen esteettömyyden, turvallisuuden, sujuvuuden ja matkaketjujen vaikuttavuuden selvittämisessä.
 - e. Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töitä koskevan säätelyn eri näkökulmien tarkempi vaikuttavuusarviointi.
 - f. Toimivuustarkastelun yhteydessä tuli esille tarve kokonaisuuden paremmalle hahmottamiselle, ettei lain muutoksia tehtäisi yksittäisten tahojen tarpeiden perusteella.
 - g. Tarkastelussa on syytä selvittää haittavaikutuksia infraomaisuuden arvolle, käytettävyydelle sekä arvottaa mahdollisia haittavaikutuksia eri skenaarioissa (mm. prioriteetit, tarpeiden huomioiminen, rahoitus) eri osapuolille.

Kunnossapitolain muutostarpeiden lisäksi toimivuusarvioinnissa tuli paljon esille muita kunnossa- ja puhtaanapidon toimialan kehitystarpeita. Näitä toimenpiteitä on kirjattu tämän raportin eri työvaiheiden tuloksien esittelyn yhteyteen. Alla on esitetty muutamia keskeisimpiä kunnossa- ja puhtaanapidon toimialaan liittyviä kehittämistarpeita.

1. Hankintojen ja hankinta- sekä tarjousosaamisen kehittäminen
 - a. Julkisten hankintojen osuus koko maan bruttokansantuotteesta on 20 %. Hankintaosaaminen on yksi tärkeimmistä kehittämiskohteista myös kunnossapitolain soveltamisalaan liittyvien hankintojen vaikuttavuuden kehittämiseksi.
 - b. Hankintojen strategisuuden kehittäminen tilaajaorganisaatioissa. Hankintojen tulisi toteuttaa tilaajayksiköiden toimintaa ohjaavien strategisia tavoitteita. Tämä vaatii kunnissa esimerkiksi konsernitason hankintojen organisointia ja kehittämistä itsenäisistä hajautetuista hankinnan organisaatiomalleista kohti keskitettyä mallia tai kategoriamallia.
 - c. Hankintalaki koetaan monin paikoin kunnissa haastavaksi niin tilaaja- kuin tarjoajienkin puolella. Osaamista ei tahdo riittää eri puolelle Suomea. Palvelutarjoajien tarjousosaamisen tason nostoon ja vuoropuhelun kehittämiseen tarvitaan panostusta.
 - d. Tämä kehittämiskokonaisuus liittyy oleellisesti kunnossapitolain soveltamisalan tiedonhallinnan kehittämiseen, jotta sopimusten hallinta sekä bonus- ja sanktiomekanismit saadaan aidosti vaikuttaviksi.

2. Talven ja lumitilojen suunnittelun ohjeistus ja koulutus
 - a. Lainsäädännön kehittämisen lisäksi tarvitaan lisää ohjeistusta, koulutusta ja tiedotusta talven ja lumitilojen suunnittelusta. Viherympäristöliiton vetämä ja useiden kaupunkien rahoittama lumitilaopas valmistuu vuonna 2023, mikä tulee parantamaan tilannetta.

3. Kunnossapitolain soveltamisalan hyvien toimintamallien ja -käytäntöjen kerääminen, ohjeistaminen ja koulutus
 - a. Helsingin YKT-hankkeen tapaisten hyvien käytäntöjen toimintatapojen ohjeistaminen; miten vastaava toimintamalli saadaan toimimaan muualla.
 - b. Talvikunnossapidossa esimerkiksi Oulun pääpyöräilyreittien erillisurakan toimintamallin ohjeistaminen.

4. Kunnossapitoalan digitalisaation ja automatiikan kehittäminen
 - a. Kunnossapitoalalle tulee saada omaa kehitys- ja tutkimustoimintaa, jotta toimialan tehokkuus ja vaikuttavuus voidaan saada uudelle tasolle. Digitalisaatio tulee joka tapauksessa, halutaan sitä tai ei. Rakennetun ympäristön digitalisaation kehittäminen on keskittynyt pitkälti suunnitteluun ja rakentamiseen.

Liite 1. Aloitusewebinaarien yhteenveto

Taulukko 6. Aloitusewebinaarin 1 keskeiset tulokset

WEBINAARI 1: Kunnossapitolain toimivuuteen liittyvät tärkeimmät viestit	
Infra ry.	<p>Infra-alan toimijoiden liiketoimintamahdollisuuksien turvaaminen tärkeää.</p> <p>Määrien tilaamisesta tulisi päästä palvelujen tilaamiseen. Uusien innovatiivisten hankintamuotojen ja niiden vastuukysymysten huomioiminen lainsäädännössä olisi tärkeää valtavan korjausvelan taittamiseksi.</p> <p>Digitaalisuuden huomioiminen kunnossapidon lainsäädännössä on myös tärkeä painopiste.</p>
Kiinteistöliitto Uusimaa ry.	<p>Kunnossapidon vastuunjako nykyisellään on vaikeaselkoinen. Myös kunnossapitovastuun ankaruus usein mietityttää ja arveluttaa asiakkaita. Jalkakäytävien talvihoidon vastuun otto kunnalle on helpottanut kiinteistönomistajien huolia.</p> <p>Määrittelyjä tulisi tarkentaa lakiin. Esimerkiksi jalkakäytävän jatkeena toimivan jalankulku-liikenteen kadun osa on katsottu kuuluvan ennakkotapauksissa talonyhtiön vastuulle.</p> <p>Parempi koordinointi sekä tiedonkulun tehostaminen, jottei työmaiden kesto pidenny tai kaiveta samaa paikkaa pian uudestaan.</p>
Tampereen kaupunki	<p>Isoin ongelma on sanktiomahdollisuuden puute. Nykyisin poliisi voi antaa sakkoja. Viranhaltijoilla ei tähän ole mahdollisuutta. Lautakuntakäsittelyn kautta voidaan langettaa virhemaksuja, mutta tämä on todella raskas ja pitkä prosessi, missä ei nähdä järkeä.</p> <p>Muutostarve: "Sakon uhalla" -> "virhemaksun uhalla" -> tällöin katutyötaksaan voitaisiin lisätä virhemaksuja.</p> <p>Iso ongelma on myös pakkokeinojen puuttuminen työmaiden aikataulutukseen. Samoin luvattomien töiden poistamiseksi katualueelta tulisi saada työkaluja.</p>
Kommentit	<p>Kuntien puheenvuoroissa yhdyttiin Tampereen kaupungin esittämiin huoliin ja ongelmiin. Huolestuttavana piirteenä on pidetty kunnissa sitä, että kaivutöistä annettuja määräyksiä ja ohjeita hyvin noudattavien urakoitsijoiden on ollut pakko muuttaa omia toimintatapojaan huonolaatuisiksi pärjätäkseen kilpailussa.</p> <p>Loppukäyttäjien edustajien puolelta tuotiin esille sama havainto halvalla tekemisestä, jolloin mennään sieltä, missä "aita on matalin". Esimerkiksi työmaiden väliaikaiset liikennejärjestelyt ovat kovin puutteellisia. Tähän loppukäyttäjien edustajat toivoivat tiukempaa puuttumista viranomaisten puolelta.</p> <p>Koneyrittäjien edustaja toi esille talvikunnossapidon vastuunjaon pirstaloituneisuuden. Kunnossapitotyö yksinkertaistuisi ja tehostuisi huomattavasti, jos ajoradan ja jalkakäytävän kunnossapidosta vastaisi yksi toimija.</p> <p>ELY-keskuksen edustaja toivoi laista poistettavan ELY:n nykyinen rooli kuntien kunnossapitovelvollisuuden valvojana. Keskusteluissa pohdittiin, mikä sitten olisi se oikea taho tähän valvontatehtävään? Keneen voi ottaa yhteyttä?</p> <p>Kaduilla ja yleisillä alueilla toimimiseen vaaditut vähäiset osaamisvaatimukset ja vaatimusten lisääminen herättivät mielipiteitä vaatimusten tiukentamisen puolesta ja vastaan.</p>

Taulukko 7. Aloituswebinaarin 2 keskeiset tulokset

WEBINAARI 2: Kunnossapitolain toimivuuteen liittyvät tärkeimmät viestit

Ficom ry.	<p>Rakentamisen lupaprosessin keventäminen ja digitaalisointi, yhdenmukaiset ja kevyemmät verkkojen rakentamisedot.</p> <p>Yhteisrakentamisen kehittäminen, suunnitelmallisuuden lisääminen, tiedon parempi jakaminen ja kulku, viestinnän ja dialogin lisääminen.</p> <p>Kokonaisuuden ja digitaalisen infran merkityksen hahmottaminen. Televerkkojen rakentaminen tulee nähdä yhteiskunnalle hyötynä, eikä haittana.</p> <p>Kaivutöiden laiminlyönti- ja haittamaksuille ei nähdä toimialalla tarvetta. Mahdollisia laiminlyöntejä tulisi pohtia yhdessä kehittämällä yhteistoimintaa.</p>
Pyöräliitto ry.	<p>Pyöräilyväylien ja jalkakäytävien kunnossapidon laadun parantaminen. Tulisiko laatua vaatia tiukemmin lakitasolla? Jalkakäytävien talvikunnossapitovastuu kunnille vähentäisi päästöjä ja yhdenmukaistaisi laatua.</p> <p>Aurauksella ja harjaamisen toistomäärien kasvattamisella saataisiin useimmissa olosuhteissa riittävän hyvää ja turvallista laatua. Nykyinen oikeuskäytäntö ohjaa kunnossapidossa sepelin kylvöön, mikä ei välttämättä ole loppukäyttäjien edun mukaista.</p> <p>Työmaiden järjestelyjen parantaminen heikommassa asemassa olevien liikkujien huomioimiseksi on iso merkittävä kokonaisuus, joka tulee saada lainsäädännöllä nykyistä toimivammaksi.</p>
Helsingin kaupunki	<p>Laki on jo iäkäs ja vaikealukuinen sisältäen epämääräisiä termejä ja vanhentuneita käytäntöjä.</p> <p>Helsingillä on neljä tavoitetta kunnossapitolain uudistamiselle: 1) suunnitelmallisuus ja yhteensovittaminen 2) Luvattomien ja määräystenvastaisten katutöiden vähentäminen 3) Kunnan rooli katutöiden ohjauksessa vahvistuu 4) Määräysten laiminlyönteihin puututaan tehokkaammin.</p>
Kommentit	<p>Lumitilojen suunnitteleamattomuus ja tästä aiheutuvat moninaiset ongelmat erityisesti heikommassa asemassa oleville loppukäyttäjille herättivät monta puheenvuoroa. Jalankulun ja jalan kulkevien liikkujaryhmien tarpeet ja olematon jalkakäytävien talvihoidon laadunvalvonta nousi useammassa kommenttipuheenvuorossa esille.</p> <p>Infraa ei ole rakennettu eikä sen kunnossapitoa toteuteta huomioiden liikkumisesteisiä. Esteettömyys on monelle ammattilaisellekin vielä vieras asia. Katualueiden kunnossapidettävyyteen voisi lisätä vaatimuksia MRL:n puolelle. KPL:n ja MRL:n tulisi nykyistä paremmin puuttua luvattoman maankäytön kokonaisuuteen ja antaa puuttumisen keinoja.</p> <p>Mikrosahauksen pitkäaikaisia ja välillisiä vaikutuksia tulisi selvittää tarkemmin. Myös dialogia kuntien kanssa tulee jatkaa.</p> <p>Verkko-operaattorin edustajat toivat esille, että hallintomaksujen miettiminen ja organisointi ei ehkä ole nopein ja tehokkain tapa päästä hyvään lopputulokseen.</p> <p>Kunnossapitovastuut heijastuvat myös suunnitteluun: On ollut tapauksia, joissa on valittu vastoin liikenteellistä tarvetta eri väylätyyppi (jalkakäytävä yhdistetyn jk+pp-väylän sijasta) kunnossapitovastuun vuoksi.</p>

Liite 2. Kirjallisuuskatsauksen yhteenveto

Taulukko 8. Kirjallisuuskatsauksen yhteenveto teemoittain.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Talvikunnossapidon vastuiden jako	Kaupunkien kokemuksia jalkakäytävien talvihoidon vastuiden otosta kaupungille	10 kaupunki haastateltu; jalkakäytävien talvihoidon vastuunotto kaupungille oli parantanut ja yhtenäistänyt talvikunnossapidon laatua . Tilajaat kokivat byrokratian lisääntyneen . 8/10 kaupungista ei laskuttanut kiinteistön omistajia. Kuopiossa katumaksutyypinen kaikille omistajille jyvitetty laskutus. Jyväskylässä laskutusperusteena 50 % kiinteistömassa ja 50 % kiinteistön pinta-ala. Helsingissä Etu-Töölön pilotoinnin tuloksena 67 % kiinteistöistä kannatti kokeilun jatkamista, 30 % vastusti.
Liukastumistapaturmat	Tutkimus tapaturmien yleisyydestä, taustoista sekä ehkäisyn keinoista	Liukastumis- ja kaatumistapaturmat ovat hyvin yleisiä. Niistä kertyy vuosittain merkittäviä kustannuksia . Jalankulun turvallisuus talviolosuhteissa on edelleen huolestuttavan alhaisella tasolla. Talvikunnossapidon yleisimmäksi epäkohdaksi nousi lumen aurauksen ja liukkauden torjunnan katkonainen toteutus . Liukastumistapaturmien ennaltaehkäisy säästäisi yhteiskuntien varoja kymmenkertaisesti. Tilastointia ja varoittamista tulisi kehittää.
Kuntien korvauskäytännöt	Selvitys kadunpiitoon kohdistuvista korvausvaatimuksista ja kaupunkien käytännöistä	Liukastumisonnettomuudet muodostavat lähes puolet kaikista vahingonkorvaushakemuksista. Niistä maksettujen korvausten osuus on noin puolet kaikista korvauksista. Autovahinkojen osuus on selvästi toiseksi suurin ryhmä, noin kolmasosa kaikista hakemuksista. Kiinteistöjen vastuualueilla tapahtuu arviolta 80–90 % liukastumisista. Vahingonkorvauksien ja niiden käsittelyn kustannukset ovat noin 1,0–1,5 % luokkaa ylläpidon kokonaiskustannuksista. Vakuutusyhtiöt hyväksyvät korvausvaatimukset herkemmin kuin kaupungit itse.
Lumilogistiikka	Lumitilojen puute ja suunnitelmattomuus	Lumitilojen puute aiheuttaa ongelmia ja runsaita lisäkustannuksia yhteiskunnalle. Kunnossapitäjät saavat paljon palautetta huonosti hoidetuista väylistä, vaikka osin palautteet juontuvat eri suunnitteluvaiheiden puutteista . Pitäisikö kadutkin suunnitella analogisesti sellaiseksi, että ne tyydyttävät myös kunnossapitäjää?

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Tonttiliittymien auraus	Kaupunkien käytäntöjä ja ratkaisuja tonttiliittymien auraukseen	Monet kaupungit saavat aloitteita tonttiliittymien aurauksen ottamisesta kaupungin vastuulle. Aloitteiden vastauksissa on korostettu lisäyksen kustannusvaikutusta , joka esimerkiksi Joensuussa laskettiin olevan 560 000 €/v, noin 23 % lisäys nykyiseen talvikunnossapidon budjettiin. Vaasassa on kokeiltu hyvin tuloksin lumistopperin käyttöä ja tonttiliittymien auraus kuuluu alueurakoiden tehtäviin. Lumisetelin käyttöä on kokeiltu myös monessa kunnassa erityisesti iäkkäimpien omakotitaloasukkaiden lumitöiden auttamisessa. Yhä useampi kunta on viime vuosina tehnyt päätöksiä iäkkäiden asukkaiden (yli 75-vuotiaat) omakotitalojen tonttiliittymien aurauksen ottamisesta kuntien tehtäväksi.
Talvikunnossapidon priorisointi	Käyttäjälähtöinen talvikunnossapito, matkaketjuajattelu talvikunnossapitoon	Oulun seudulla päätettiin seudullisessa liikennejärjestelmäryhmässä panostaa pyöriteiden kunnossapitoon ympärivuotisen arkiliikunnan tukemiseksi ja liikennejärjestelmätöiden tavoitteisiin pääsemiseksi. Kolmen tilaajatahon (Oulu, Kempele, ELY) yhteinen pääpyöräilyreitien erillisurakka aloitettiin v. 2017, ja nyt on menossa toinen sopimuskausi. Nykyisellään 166 km pääpyöräilyreitistö tarjoaa korkeaa palvelutasoa 24/7-periaatteella loppukäyttäjille. Lisähinta paremmalle palvelutasolle on noin 140 000 €/v, mutta saavutettavat hyödyt on arvioitu kymmenkertaisiksi. Kuopiossa tarkasteltiin kunnossapitoluokituksen uudistamista loppukäyttäjien tarveperusteisesti vuosina 2012 ja 2016 tehdyissä selvityksissä. Selvitysten perusteella Kuopiossa tehtiin muutoksia kunnossapitoluokituksen auto liikenteen, jalankulun ja pyöräilyn tarpeiden mukaisesti sujuvuuden, turvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi. Helsingissä on myös tehty selvityksiä kunnossapitoluokituksen tarkastamiseksi jalankulun sujuvuuden parantamiseksi ja paremmin matkaketjut huomioiviksi. Laatutason noston on arvioitu lisäävän kustannuksia noin 14 %.
Infraomaisuuden kunnonhallinta	Kuntien infraomaisuuden hallinnan tilanne	Infraomaisuuden hallinnan isoimmaksi esteeksi nousi kyselyssä resurssien vähyys työtehtäviin suhteutettuna . Toimitila- ja vesihuoltosektoreilla on parempi tieto omaisuutensa tilasta kuin katu- ja puistopuolella. Tietous on vähäistä katujen ja puistojen korjausvelan määrästä koko valtakunnassa.
Kuntien korvauskäytännöt	Kadunpitoon kohdistuvat korvausvaatimukset ja kaupunkien käytännöt	Autovahinkojen osuus on liukastumistapaturmien jälkeen selvästi toiseksi suurin ryhmä , noin kolmasosa kaikista hakemuksista. Polkupyörien vahingonkorvaushakemuksien määrää ei ole erikseen esitetty, vaan ne kuuluvat kategoriaan ”muut vahingot”.
Infraomaisuuden tiedonhallinta	Uudet teknologiat ja menetelmät	Digitalisaatio tuo mukanaan uudenlaisia mahdollisuuksia ja menetelmiä katujen kunnossapidon toteuttamiseen. Konenäköä on ryhdytty käyttämään päällysteiden kunnon mittaamisessa. Vaasassa on kokeiltu myös joukkoistettua päällystevauriodatan keräämistä puhelinsovelluksen avulla.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Infraomaisuuden hallinta	Infraomaisuuden toimivuus ja ilmasto- muutoksen riskit	Ilmastonmuutos aiheuttaa rakenteille enemmän ongelmia ja toimenpiteitä, mikä edellyttää lisäresursseja kunnossapitoon (hoito, korjaus). Vaikuttavuus ja ennakoivien toimenpiteiden hyödyt yhteiskuntien toimintavarmuuteen ja Suomen kilpailukykyyn sekä omaisuuden kustannustehokkaaseen kunnossapitoon ovat kuitenkin moninkertaisia, joten panostus on tärkeää ja kustannustehokasta .
Lumi-logistiikka	Mitoitus ja lähisiirtopaikat	Lumen lähisiirroilla voidaan vähentää jopa 64 % lumen kuljetuskustannuksista ja 40 % hiilidioksidipäästöjä.
Puhtaana- pidon vastuut	Kokonais- vastuullinen puhtaanapito, puhtaanapidon vastuut ja niiden muutokset	Helsingin kaupungin Kantakaupungin kokonaisvastuuhoito -raportissa esitettiin kokonaisvastuuhoitoon siirtyminen asteittain. Perusteluina oli mm. alueiden katujen puhtaanapitotöiden kokonaisvaltainen tehostuminen , jolloin mm. katupölyongelmien arvioitiin vähentyvän. Vuonna 2011 kadunpidon kehittämisen projektissa esitettiin päinvastaista puhtaanapidon vastuun siirtoa viherkaistan osalta kaupungilta tontinomistajalle. Käytännön haasteeksi puhtaanapitotöiden järjestämisen kannalta ovat työmaiden ohella osoittautuneet suuret yleisötapahtumat: muun muassa konsertit, festivaalit, urheilutapahtumat ja kausijuhlat. Vastuut ovat sinänsä selkeät, mutta rajapinnat ovat häilyviä.
Roskaaminen ja siihen puuttuminen	Roskaamiseen puuttumisen hallinnolliset keinot, roskaamisen laajuus ja vaikutukset	Jätelaissa esitetty roskaamiskielto on ympäristön siisteyteen velvoittava säännös, joka on luonteeltaan ennaltaehkäisevä. Kiellon soveltamisala on laaja: se koskee kaikkea ympäristöä. Roskaamiskielton rikkomisesta seuraa siivoamisvelvollisuus. Viranomaisen on tehostettava siivoamismääräystään hallinnollisella pakolla, mikäli se ei ole ilmeisen tarpeetonta. Valvontaviranomaisen käytettävissä olevat pakkokeinot ovat uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka. Näistä uhkasakko on tärkein ja yleisimmin käytetty hallintopakon muoto. Helsingin kaupunki pohti vuonna 2011 lakialoitetta, missä roskaamisen valvonta ja sanktiointi voitaisiin antaa myös muulle taholle kuin poliisille . Helsingissä katujen ja muiden yleisten alueiden puhtaanapitoon kuluu noin 11 M€/vuosi, joista pelkästään puistojen puhtaanapitoon noin 3,5 M€/v. Roskaamisen rangaistavuuden tiukentamisesta ja valvonnan hallinnollisista muutoksista on tehty vuonna 2021 kansalaisaloite, missä on viitattu myös 2020 tehtyyn lakiehdotukseen. Parhaaksi keinoksi siisteyden parantumiseksi on todettu kyselytutkimuksessa valistus ja kasvatus , sen jälkeen roskaastioiden koon kasvattaminen ja kolmantena tiukempi valvonta ja sakotus.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Tapahtumiin liittyvä roskaaminen	Yleisten alueiden roskaantumisen rajapinnat ja vastuut, epäviralliset tapahtumat ja vastuut	Yleisötapahtumille on annettu yleisiä sekä kuntakohtaisia määräyksiä ja ohjeita jätehuoltoon ja hygieenisii järjestelyjä koskien. Valviran ohjeen 14 / 2011 mukaisesti tapahtuman järjestävä on yleisötilaisuuden järjestäjä siivoamisvelvollinen tilaisuuteen varatulla ja sen välittömässä läheisyydessä olevalla alueella . Tätä myötä vastuut ovat selkeät, mutta tapahtumiin liittyvä roskaantumisen muilla yleisillä alueilla aiheuttaa siivoamisen tarvetta ja sitä kautta lisäkustannuksia kunnille. Epävirallisten ns. isännättömien tapahtumien jälkeen korvausvelvollisia on etsitty muun muassa silloin, kun esimerkiksi sosiaalisen median kautta järjestetyt tapahtumat ovat aiheuttaneet ongelmia järjestyshäiriöiden, vahingontekojen ja roskaamisen muodossa.
Yhteisrakentamisen ja verkkoinfrastruktuurin rakentamisen menetelmien kehittäminen	Yhteisrakentamisen ja kaivutyöprosessin sujuvoittaminen ja yhdenmukaistaminen	Aiheeseen liittyy paljon kirjallisuutta ja kehitystyötä vuosituhaten alkupuolelta lähtien. Yhteisrakentamisen hyviä käytäntöjä esiteltiin jo LVM:n 2010 raportissa. Helsingin kaupungin YKT-projekti (yhteinen kunnallistekninen työmaa) aloitettiin vuonna 2008 ja vuonna 2013 sopimuksen piiriin tuli mukaan teleoperaattoreita. LVM:n vuonna 2018 teettämässä selvityksessä käytiin läpi mm. kokemuksia nykyisistä sijoittelumenettelyistä ja eri säätelytapojen oikeudellisia perusteita ja reunaehtoja.
Yhteisrakentamisen ja verkkoinfrastruktuurin rakentamisen menetelmien kehittäminen	Kaivutöihin liittyvä tiedonhallinta ja tietoturva	Traficomint antama ja 1.6.2020 voimaan tullut (päivitetty 27.9.2022) määräys verkkotietojen ja verkon rakentamissuunnitelmien toimitamisesta perustuu lakiin verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä (276/2016, 13§). Määräyksen tarkoituksena on edistää verkkojen yhteisrakentamista ja -käyttöä sekä vähentää maarakennustöistä verkkoinfrastruktuurille aiheutuvia vaurioita. Määräystä sovelletaan viestintä-, energia-, vesihuolto- ja liikenneverkkojen tietojen toimittamiseen verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetun lain (276/2016) tarkoittamaan keskitettyyn tietopisteeseen.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Yhteisrakentamisen vaikutukset	Yhteisrakentamisen kustannus- ja haittavaikutukset	<p>Traficom:n yhteisrakentamisen kustannushyötyjä selvittäneeseen kyselyyn vastanneista 56 % mainitsi yhteisrakentamisella saavutettavan kustannushyötyjä. Suurin osa (88 %) mainitsi yhteisrakentamisen hyötynä mainenäkökulman asiakkaille ja muille sidosryhmille. Yhteisrakentamisen tilaajakohtaiset yksikköhinnat ovat edullisempia kuin vastaavat erillisrakentamisen yksikköhinnat. Toimivat katutyöt -projektin yhteydessä tehdyssä kyselyssä paikallisista asukkaista 60 % koki katutöiden aiheuttavan erittäin paljon tai paljon haittaa. Asukkaat arvioivat haitan vastaavan suuruusluokaltaan keskimäärin noin 20 % vuokranalennusta. Yrittäjistä puolestaan 80 % koki katutöiden aiheuttavan erittäin paljon tai paljon haittaa heidän liiketoiminnalleen, ja haitan koettiin vastaavan noin 40 % vuokranalennusta. Alueellisia vuokratietoja käyttäen koettujen haittojen rahallinen arvo oli tapaustutkimuksessa tarkasteltavalla alueella eli Mechelinin-kadulla yhteensä noin 18 M€.</p>
Työmaan aikaiset liikennejärjestelyt	Eri liikennemuotojen turvallisuus ja sujuvuus	<p>Pääkaupunkiseudulle on laadittu yhteneväiset ohjeet yleisten alueiden käytölle, tilapäisille liikennejärjestelyille ja katutöille. Suomen kuntatekniikan yhdistys on laatinut ohjeistuksen tilapäisistä liikennejärjestelyistä katualueilla vuonna 2013 ja viranomaiset ovat antaneet ohjeita käytettävistä merkeistä ja laitteista. Pyöräilykuntien verkoston taustamuistiossa vuodelta 2020 on esitetty ohjeita ja käytäntöjä pyöräilijöiden tarpeiden huomioimiseksi tilapäisissä liikennejärjestelyissä. Ohjeessa on esitetty, että tilapäisen kulkuyhteyden tulee olla selkeästi opastettu, niin sujuva kuin se olosuhteisiin nähden on mahdollista, ylimääräinen matka pitää minimoida ja yhteyden pitää olla esteetön sekä ehdottomasti turvallinen. Myös eri vammaisjärjestöt ovat antaneet omia suosituksiaan ja ohjeita. Esteettömän ympäristön suunnittelukorteissa on annettu jalankulkuympäristöön liittyviä ohjeita ja kriteerejä. SuRaKu -ohjekortti 8 käsittelee tilapäisiä liikennejärjestelyjä. Myös ”Helsinki kaikille” -projektissa selvitettiin tilapäisten liikennejärjestelyjen esteettömyyttä.</p>

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Luontokato ja kunnossapito	Luontokadon ja biodiversiteetin huomioiminen kunnossapidossa ja kaivutöissä	<p>Kirjallisuus keskittyy lähinnä luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen huomioimiseen kaupunkiympäristön suunnittelun ja rakentamisen vaiheissa. Kaikissa suunnitteluvalinnoissa on tärkeä pohtia ekologisuutta sekä sitä, mitä luonto tarjoaa kaupunkien asukkaille. Jokainen askel kohti ekologisempaa elämää on tärkeä. Luontokadon pysäyttäminen edellyttää talouden suunnan kääntämisen lisäksi myös laajoja luonnonsuojelutoimia. Nykyinen kulutuskeskeinen elämäntyyli saastuttaa luontoa joka suunnasta, mikä on yksi suurimmista uhista luonnon monimuotoisuudelle. Tuoreet tutkimukset osoittavat, ettei ekologisesta kompensatiosta, eli elinympäristöhotelleista tai luontoa hävittävien hankkeiden hyvitysjärjestelmistä ole uudeksi keinoksi luontokadon estämiseen. Ekologisen kompensatation onnistuminen vaatisi vahvan hallinnon prosessin ohjaajaksi. Lainsäädännön ja ennalta määriteltujen pelisääntöjen, ohjeiden, velvoitteiden ja seurannan puute on ollut yksi epäonnistumisen syy tutkituissa kompensatiorahankkeissa, pahentaa luontokatoa.</p>
Ilmastonmuutos ja kunnossapito	Vaikutukset kunnossapidon suunnitteluun ja toteutukseen	<p>Epävakaat talvet vaikeuttavat katujen ja muiden yleisten alueiden hoidon suunnittelua ja toteutusta. Talven plussakelien yleistymisen etelässä siirtää kunnossapidon painopistettä liukkauden torjunnan suuntaan, muttei vähennä työmäärää. Pohjoisessa lumentulo voi puolestaan lähivuosisikymmeninä jopa lisääntyä talvisateiden lisääntyessä. Sateisuuden lisääntyminen lisää hulevesien käsittelyn tarvetta. Istutukset on suunniteltava huolella ja kuivuusjaksojen yleistyessä lisäkasteluun tulee varautua. Leudoista talvista hyötyvät myös tuhoeläimet. Pyöräliiton mukaan Suomessa tulee arvioida uudelleen, miten pyöräiteitä ylläpidetään talvisin. Ilmastonmuutoksen myötä talviolosuhteet vaihtelevat entistä rajummin, ja kunnossapitomenetelmät tulisi sopeuttaa sään mukaiseksi. Hiekoittaminen ja kiviaineksen levittäminen on yhä harvemmin tarkoituksenmukaista liukkauden torjumiseksi. Jalankulku- ja pyöräiteiden suunnittelun rakenteellisia kehittämistarpeita on esitetty Helsingin kaupunkiympäristön julkaisusarjan raportissa 2019:33.</p>
Digitaalisuus	Digitalisuuden, automaation ja robotiikan tuomat mahdollisuudet	<p>Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan raportissa esitetään teknologian mahdollistamia kunnossapidon skenaarioita vuodelle 2037. Kunnossapidon ennustetaan olevan sensoriteknologian myötä pitkälti itseohjautuvaa ja kunnossapitorobottien tekemää. Jotta tulevaisuuden teknologian suomat mahdollisuudet pystytään toteuttamaan, tulee muutoksen kohti digitaalisuutta lähteä toimintatapojen muutoksesta. Työ-prosessit täytyy trimmata digitalisaatiota edistäviksi ja tehokkuutta parantaviksi. Johtajuudella on iso merkitys toimintakulttuurin ja asenteiden muutoksessa. ProDigial -tutkimusohjelman tavoitteena on tuottavuus- ja digiloikka infra-alalle. Siihen tärkeä avain on elinkaaren läpäisevän tiedonhallinnan parantamisen lisäksi asenteiden ja toimintakulttuurin muutokset.</p>

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Terveyden edistäminen	Arkiaktiivisuuden lisääminen ja liikkumisen ohjaus	Liikkumattomuuden hinnan kasvu jatkuu. Valtioneuvoston julkaisusarjassa ilmestyneessä raportissa tuodaan esille vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset merkittävät taloudelliset kustannukset (noin 4,7 mrd. €/vuosi). Vuonna 2021 valmistuneessa väitöstutkimuksessa todettiin kaupunki- ja liikennesuunnittelu ratkaisuksi väestön liikkumattomuuteen. Oulussa kunnossapidon palvelutason noston on arvioitu tuovan sijoitetun rahan takaisin kymmenkertaisesti.
Energiamurros, vihreä siirtymä	Vihreän siirtymän toimenpiteet ja rahoitus	Vihreän siirtymän rahoitusta käsittelevässä valtioneuvoston julkaisemassa raportissa suositellaan vihreän investointien investointeja tehtäväksi sillä tahdilla, että hiilineutraalius- ja ympäristötavoitteet toteutuvat . Raportin mukaan Suomen tulisi olla edelläkävijä kestävien ratkaisuiden skaalaamisessa ja rahoitusta tulee osoittaa kehittämiseen sitä edellyttävällä tavalla. Raportissa suositellaan myös vihreän siirtymän arviointikehikon käyttöönottoa. Raportissa on myös linkejä käynnissä oleviin hankkeisiin. Eri toimialojen vähähiilitekkarttojen yhteenvetoraportissa todetaan muun muassa, että uuden, puhtaan sähkötuotantokapasiteetin arvioidaan syntyvän ilman julkista tukea, kunhan hallinnollisia esteitä puretaan. Teknologian kehittämistä tulee tehdä vähähiilisen kaukolämmön, biokaasun, monipuolisen biotalouden, kiertotalouden ja teollisuuden sähköistymisen sektoreilla. Sektori-integraation avulla voidaan edistää vähähiilisyystavoitteita toimialat poikkileikkaavasti. Liikenteen ja logistiikan alalla keskeisiksi keinoiksi on raportissa esitetty autokannan uusiutumisen nopeuttaminen, joukkoliikenteen ja kestävien liikennemuotojen edistäminen, uusiutuvat polttoaineet, kestävät liikenteen palvelut ja digitalisaatio sekä infrapanostukset sisältäen mm. raideliikenteen sähköistämisen sekä kaupunkiseutujen joukkoliikenteen raideinvestoinnit.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Vihreä siirtymä	Liikenteen vihreä siirtymä	<p>Liikenteen vihreän siirtymän keinoja on linjattu muun muassa keväällä 2021 hyväksytyssä Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja kesällä 2022 valmistuneessa Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU). Tiekartan tavoitteena on, että fossiilisten polttoaineen kulutus liikenteessä puolitettaisiin ja että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2030 olisivat vähintään 50 prosenttia pienemmät kuin ne olivat vuonna 2005. Vuoden 2045 tavoitteena on fossiilisten polttoaineista irtautuminen ja päästöjen poistaminen kokonaan. Keskeisiä tekijöitä näiden tavoitteiden saavuttamisessa ovat liikennesuoritteiden, autokannan ja polttoaineiden muutokset.</p> <p>Liikennejärjestelmän tehostamisen ja kestävä liikenteen edistämisen toimenpiteitä löytyy keväällä 2021 hyväksytystä Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Vuosien 2021–2022 aikana on solmittu 7 MAL-sopimusta valtion ja seitsemän kaupunkiseudun kesken. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan sekä joukkoliikenteen tukiin on osoitettu rahoitusta erityisesti vuosina 2020 ja 2021. Logistiikan tehokkuutta lisätään mm. suurten ajoneuvoyhdistelmien käytön ja väylien kunnossapidon parantamisen kautta. Lisäksi on tehty valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiostrategiasta.</p>
Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo	Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon toteutuminen kaupunkiympäristössä	<p>Esteettömyys on keskeinen osa yhdenvertaisuutta. Yhdenvertaisuuslaissa säädetään viranomaisten velvollisuudesta edistää yhdenvertaisuutta. Esteettömyyteen liittyviä ongelmia on kyselyn mukaan koettu melko usein tai jatkuvasti julkisissa tiloissa (38 %) sekä katu- ja puistoalueilla (20 %). Katu- ja puistoalueilla jalkakäytävien korkeat reunakivet suojateiden kohdilla, portaat ja liian jyrkät luiskat ovat talvikunnossapidon ohella yleisimpiä huolenaiheita. Ulkotilojen osalta kyselyyn vastanneet kommentoivat merkittävän paljon talvikunnossapidon laatua. Erityisesti oltiin tyytymättömiä lumen aurauksen yhteydessä muodostuviin lumivalleihin, jotka vaikeuttavat pyörällisten apuvälineiden käyttäjien kulkua jalkakäytävillä sekä suojateiden ja julkisen liikenteen pysäkkien yhteydessä. Näiden lisäksi esteettömille autopaikoille kasattu lumi sai lukuisia mainintoja. Suomen lainsäädännössä ei ole määritelty saavutettavuuden ja esteettömyyden epäämistä syrjinnäksi. Vammaisfoorumin näkemyksen mukaan Suomi ei ole tältä osin implementoinut riittävällä tavalla YK:n vammaissopimuksen velvoitteita.</p>

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Talvi-kunnossapito	Talvikunnossapidon priorisointi	<p>Tukholman kaupunki otti käyttöön vuonna 2015 ”feministisen kunnossapidon”, missä lumet poistetaan ensin jalkakäytäviltä ja pyöräteiltä, koska naiset käyttävät näitä liikkumiseen miehiä enemmän. Niin kutsuttu tasa-arvoinen lumiauraus otettiin ensimmäisenä käyttöön vuonna 2012 Karlskogassa. Samat periaatteet ovat käytössä jo monella muullakin paikkakunnalla; muun muassa Uumajassa, Huddingenissa, Bodenissa ja Karlstadissa. Esimerkiksi Huddingenin kunnassa lumen aurauksen raja jalankulku- ja pyöräteille on 2 cm, ja alueen kävely- ja pyöräilyreittien on oltava aurattuna 4 tunnin kuluessa. Tasa-arvoista lumenaurasta on kritisoitu sen hankaluudesta, hitaudesta ja korkeammista kustannuksista. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden priorisointi talvikunnossapidossa nähdään Ruotsissa kuitenkin tärkeänä tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta lisäävänä tekijänä.</p>
Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävät työt	Kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden hallinta	<p>Ruotsissa laki antaa kadulla tehtävien töiden ohjaukselle ja valvonnalle puitteet, mutta tarkemmat määräykset ovat kunta-kohtaisia. Kaivaminen ja rakentaminen yleisellä paikalla edellyttää katuviranomaisen lupaa. Laitteiden sijoittamiseen tarvitaan lisäksi kunnan lupa. Yritykset ja kunnat tekevät sopimuksia laitteiden sijoittamisen periaatteista. Kadulla työskentelystä peritään maksua, joka rinnastetaan pysäköintimaksuihin, tontinvuokriin ja muihin yleisen alueen käytöstä perittäviin maksuihin. Kuntakohtaisesti määrättävän maksun suuruus perustuu alueen sijaintiin, laajuuteen ja aikaan. Laki mahdollistaa uhkasakon ja teettämishukan käytön, mutta ei viivästyneestä työstä tai laadun heikkoudesta perittävää maksua. Määräysten rikkomisesta aiheutuneet maksut ovat sopimusperusteisia.</p>
Talvi-kunnossapito	Talvikunnossapidon vastuut	<p>Tukholmassa kaupunki hoitaa koko katualueen, mutta tontinomistajan veloitteena on katto- ja pihalumiensa poiskuljettaminen. Käytännössä se ei toimi kunnolla; tontinomistajat siirtävät ko. lumet ajoradalle, josta kaupunki vie lumet kustannuksellaan pois. Oslossa keskusta-alueen tontinomistajan veloitteita valvoo kaupungin pysäköinninvalvonta, jolla on tontinomistajan sanktiointimahdollisuus. Oslossa keskusta-alueella tontinomistajien veloitteet on otettu kaupungin hoidettavaksi. Japanin Sapporossa keskusta-alueen liukkaudentorjunta on hoidettu kiinnostavalla tavalla. Kävelyväylien varsilla on postilaatikon tapaisia astioita, joissa on hiekkaa muovipusseissa. Jalankulkija voi napata astiasta muovipussin mukaan ja levittää itse hiekkaa tarvitsemalleen tieosuudelle. Sapporon kaupungin ei tarvitse tehdä aurausten lisäksi muuta kuin täyttää hiekka-astia.</p>

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Oikeustapaus KKO 1995:69	Liukastumis- tapaturma, suojatiellä kaatuminen	Jalankulkija oli vahingoittunut sunnuntaiaamuna 10.4. kello 6.45 kaatuessaan jäisellä hiekoittamattomalla suojatiellä kaupungin vilkasliikenteisellä kadulla , jolla tiedettiin olevan jalankulku- ja ajoneuvoliikennettä myös yöaikaan. Suojatien liukkaus oli johtunut edeltäneen yön pakkasesta ja aamuyöllä sataneesta alijäähtyneestä vedestä. Kaupunki oli ryhtynyt katujen kunnossapitotöihin tapatumapäivänä kello 7 aamulla. Kaupunki kadun kunnossapitäjänä oli korvausvastuussa jalankulkijalle aiheutuneesta vahingosta.
Oikeustapaus KKO:1998:28	Liukastumis- tapaturma kiinteistön kohdalla	Liukastuminen tapahtui asunto-osakeyhtiön hallitseman tontin kohdalla alueella, jota jalankulkijat yleisesti käyttävät. Kyseessä olevalla katuosuudella oli erilliseksi rakennetun jalkakäytävän jatkeena tuota jalkakäytävää vastaavan levyinen ja varsinaisesta ajoradasta erilliseksi hahmotettava alue jalankulkuliikenteen käytössä, muttei korokkeella erotettua jalkakäytävää. Liukastuminen katsottiin täten tapahtuneen kunnossapitolaissa tarkoitettulla jalkakäytävällä. Korkeimman oikeuden päätöksestä jätettiin yksi eriyvä lausunto, jossa tuotiin esille, ettei laissa ole määritelty, mitä jalkakäytävällä tarkoitetaan . Lain esitöissä on ainoastaan todettu se, että tontinomistajan tehtäväksi jäisi kiinteistön kohdalla olevan rakennetun tai muutoin osoitetun jalkakäytävän kunnossapitäminen. Lausunnossa katsottiin, kun kysymyksessä olevaa aluetta ei ole millään nimenomaisella tavalla osoitettu jalankulkuliikenteen käyttöön, ettei asunto-osakeyhtiö ole ollut kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain nojalla velvollinen huolehtimaan liukkauden torjunnasta kaatumispaikalla eikä näin ollen myöskään korvaamaan kaatumisesta aiheutunutta vahinkoa.
Oikeustapaus KKO 1997:151	Liukastumis- tapaturma, jalkakäytävällä kaatuminen	Asunto-osakeyhtiön omistaman talon katolta oli auringon lämmön vaikutuksesta valunut syöksytorvea pitkin jalkakäytävälle vettä, joka oli pakkasäässä jäätynyt. Henkilö oli yöllä noin kello 1 liukastunut jäätyneessä kohdassa ja loukkaantunut. Syöksytorvesta valuvan sulaveden jäätyminen pakkasyönä jalkakäytävälle ei ollut ennalta arvaamatonta . Asunto-osakeyhtiö ei ollut näyttänyt, että liukastumista estävän hiekan pysyminen jalkakäytävällä olisi vallinneissa olosuhteissa ollut mahdotonta. Jäätynyttä aluetta ei ollut rajattu puomein tai osoitettu muulla varoitusmerkillä. Tämän vuoksi asunto-osakeyhtiö oli vastuussa henkilölle aiheutuneesta vahingosta.

Teema	Kuvaus	Huomioitavaa toimivuusarviointiin
Oikeustapaus KKO:2015:95	Loukkaantuminen työmaan kaivantoon putoamisesta	Urakoitsija oli jättänyt merkitsemättä asianmukaisesti katualueen vesi- ja viemäriverkoston saneerauskohteen kaivannot katualueella. Jalankulkija oli aamuisella työmatkallaan kaivannot nähdessään lähtenyt kiertämään kaivantoja viereisen omakotitalotontin puolelta, jossa oli pudonnut tontilla avoinna olevaan kaivantoon ja loukkaantunut. Käräjäoikeuden päätös törkeästä vammauksesta piti, koska korkein oikeus katsoi urakoitsijan laiminlyönnin kaivantojen suojaamisessa olleen syy-yhteydessä jalankulkijan vammautumiseen ja näin menettelyllään aiheuttaneen jalankulkijan saamat ruumiinvammat.
Oikeustapaus	Kuolemaan johtanut työmaa-aitaan törmäminen	Vuonna 2015 Tampereella pyöräilijä törmäsi pimeässä valaisemattomaan työmaa-aitaan ja menehtyi törmäyksen seurauksena. Alueella tehtiin kerrostalon saneeraustöitä. Aidassa ei ollut heijastimia tai valoja eikä siinä ollut varoituskylttejä. Käräjäoikeus totesi työnjohtajan syylliseksi kuolemantuottamukseen ja tuomitsi työnjohtajan sakkoihin. Hovioikeus katsoi, ettei työnjohtajalta voitu kohtuudella vaatia, että tämä olisi käynyt edeltävänä päivänä itse tarkastamassa, olivatko aidat katuluvan mukaisissa paikoissa ja syytteet hylättiin. Epäselväksi jäi, kenen toimesta aita oli turmapäivänä paikassa, jossa pyöräilijä siihen törmäsi. Aitaa ei ollut merkitty varoitusvaloilla, mutta katulupa ei sellaisia edellyttänyt.

Liite 3. Haastattelujen yhteenveto

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin haastatteluissa kuullut tahot. Yhteensä 60 tahoja ja 121 haastateltua henkilöä.

1. Kunnat ja kaupungit (11 tahoja)

Kuntaliitto
Helsinki
Tampere
Oulu
Mikkeli
Joensuu
Kajaani
Kittilä
Imatra
Kouvola (lähetti erikseen kirjallisen lausunnon)
Helsinki, lakitiimi (lähetti erikseen kirjallisen lausunnon)

2. Loppukäyttäjät (20 tahoja)

Pyöräliitto
Vammaisfoorumi
Invalidiliitto
Autoliitto
TIER
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto
Kiinteistöliitto
Omakotiliitto
Nuorisovaltuusto
Taksiliitto
Suomen yrittäjät
Vanhusasiainvaltuutetun toimisto
Pyöräilykuntien verkosto
Ikäinstituutti
Paikallisliikenneliitto
Linja-autoliitto
HSL
FÖLI
JOJO
Liikenneturva

3. Verkostojen omistajat (11 tahoa)

Vesilaitosyhdistys
Energiateollisuus
FICOM
FINNET
ELISA
DNA
TELIA
CARUNA
HELEN
Lahti Energia
ALVA

4. Urakoitsijat (3 tahoa)

Infra ry
Koneyrittäjät ry
Sähkö- ja teleurakoitsijat ry

5. Valtionhallinto (6 tahoa)

Valtiovarainministeriö (VM)
Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)
Väylävirasto
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
Ympäristöministeriö (YM)

6. Turvallisuus- ja pelastustoimijat (3 tahoa)

Pelastuslaitokset
Poliisihallitus
Hätäkeskuslaitos

7. Muut toimijat (6 tahoa)

ITS Finland
FINTRAFFIC
Tampereen yliopisto
SITRA
Viherympäristöliitto
Kaupunginpuutarhurien seura

Yhteenveto haastattelujen keskeisistä tuloksista, lain toimivuuden arviointi ryhmittäin (121 haastateltua)

Lain toimivuus, yhteenveto ryhmittäin

Kuntasektori	Rakenteeltaan ok, kompakti ja lyhyt. Vastuita tulisi selkeyttää, että ne olisivat eri osapuolille selkeät. Viranomaisten heikot mahdollisuudet ongelmakohtiin puuttamiseen nähtiin yleiseksi lain ongelmaksi. Lain termit ja määritelmät tulisi selkeyttää ja ”harmaat alueet” poistaa.
Verkostojen omistajat ja urakoitsijat	Verkkojen omistajien näkökulmasta laki toimii suhteellisen hyvin ja he korostivat yhteistyön, yhtenäisten käytäntöjen ja kehittymisen mahdollistamisen merkitystä. Urakoitsijoiden mielestä vastuut ovat pirstaloituneita ja laki ei edistä suunnitelmallista toimintaa. Tiedonhallinnan kokonaisuus puuttuu laista.
Loppukäyttäjät	Laki priorisoi moottoriajoneuvoliikennettä. Tasa-arvoisuus, yhdenvertainen kohtelu, turvallisuus esteettömyys ja matkaketjut heikompien käyttäjäryhmien näkökulmasta puuttuvat laista. Lain sekavuus ja vastuiden epäselvyys näyttäytyvät monina ongelmina eri käyttäjäryhmille.
Valtionhallinto	Laki on oman aikansa tuote ja vaatii uudistamista ja laajempaa näkemystä sekä eri käyttäjäryhmien tarpeiden parempaa huomioimista. Kunnossapitoasiat ja -laki tulisi sitoa paremmin maankäyttöä säätelevään lainsäädäntöön.
Turvallisuus- ja pelastusalan toimijat	Huonosti tunnettu laki. Kunnossapidon suunnittelemattomuus näkyy käytännön ongelmina, saavutettavuusongelmia ja jopa riskitilanteita. Tiedon tulisi kulkea paremmin.
Muut toimijat	Laki ohjannut toimintaa siiloutuneeseen suuntaan. Elinkaariajattelu ja loppukäyttäjien tarpeet eivät välity laista. Tiedonhallintaan liittyvät asiat puuttuvat nykyisestä lainsäädännöstä. Viheromaisuus ja siihen liittyvä arvot tulisivat näkyä laissa paremmin.

Yhteenvedo lain keskeisimmistä muutos- ja päivitystarpeiden teemoista ryhmittäin esitettynä (121 haastateltua)

Tärkeimmät haastatteluissa esille nousseet teemat

Kuntasektori	<p>Kadulla tehtävät työt ja niiden säätely – villi ja laaduton kaivaminen tulee saada hallintaan.</p> <p>Kunnossapidon vastuiden selkeyttäminen, harmaat alueet, termit ja määrittelyt.</p> <p>Jalkakäytävien talvihoito – näkemyksiä puolesta ja vastaan kunnille vastuun siirtämisestä. Liikkujien vastuu?</p> <p>Suunnitelmallisuuden puute kunnossapidossa.</p> <p>Lain ristiriitaisuudet, lakien parempi yhteensovittaminen.</p>
Verkostojen omistajat ja urakoitsijat	<p>Lupakäytäntöjen sujuvoittaminen ja toimintatapojen yhtenäistäminen. Yhteiskunnan toimivuuden kannalta tärkeiden palvelujen joustavuus.</p> <p>Muiden lakien huomioiminen ja yhteensovittaminen. Ennallistamisen kohtuullistaminen. Verkkojen ylläpidon eri syklit huomioitava.</p> <p>Tiedonhallinnan kehittäminen ja vastuu tiedon tuottamisesta. Yhden luokun kautta tulisi saada tietoa.</p> <p>Loppukäyttäjien vastuun esille nostaminen. 24 / 7 kaiken kunnossapitäminen ei ole taloudellisesti mahdollista.</p> <p>Kunnossapidon parempi suunnitelmallisuus.</p>
Loppukäyttäjät	<p>Yhdenvertaisuus ja tasa-arvoisuus. Esteettömyys, saavutettavuus, turvallisuus ja matkaketjut – palvelua kaikille!</p> <p>Työmaiden liikennejärjestelyt tulee saada kuntoon ja kaivutyöt paremmin hallintaan.</p> <p>JK-talvihoidon vastuun siirto kunnille – puolesta ja vastaan mielipiteitä. Kunhan saataisiin loppukäyttäjille parempaa palvelua aikaiseksi!</p> <p>Lain pistemäisyys ja vastuiden pirstaloituneisuus. Näkyy monina käytännön ongelmina ja tietämättömytenä.</p> <p>Suunnittelelmattomuus, lumitilojen puutteet, lumesta aiheutuvat monet käytännön ja arjen ongelmat.</p>
Valtionhallinto	<p>Digitaalisuus ja tiedonhallinnan kehittäminen. Yhteisrakentamisen tiedonhallinta, liikenteenautomatisaatio, uudet liikkumismuodot.</p> <p>Kokonaistarkastelu, tasapainoinen kokonaisuus, lakien yhteensovittaminen, mahdollistava lainsäädäntö.</p> <p>Heikommassa asemassa olevien tarpeiden huomioiminen lainsäädännössä.</p> <p>Ilmastonmuutos, luontokato ja viheralueiden merkitys mukaan lakiin.</p> <p>Omaisuuksien hallinta ja korjausvelan huomioiminen.</p>

Turvallisuus- ja pelastusalan toimijat	<p>Kaivutöiden hallinta, keskitetty tiedonhallinta, tiedon välitys tietoa tarvitseville.</p> <p>Lakien yhteensovittaminen, eri ministeriöiden yhteistyö lain valmistelussa, KPL:n vastuut selkeiksi.</p> <p>Kokonaisuuden huono hallinta, suunnittelemattomuuden puute näkyy meillä saavutettavuusongelmina.</p> <p>Kunnille sakotusoikeus, mikäli se juridisesti on mahdollista.</p> <p>Uusien liikennemuotojen ja niihin liittyvien pelisääntöjen saaminen kunnossapitoon.</p>
Muut toimijat	<p>Tiedonhallinnan kehittäminen, yleiset ja yhteiset tietojärjestelmät.</p> <p>Tietolajien määrittäminen, reaaliaikaista tietoa tarvitaan, vaatimuksia lakiin?</p> <p>Elinkaaren ajan suunnittelu; suunnitelmallisuutta mukaan lakiin vaatimuksena.</p> <p>Tulevaisuuden kaupungin tarpeiden huomioiminen (mm. luonnon monimuotoisuus, viilentäminen, hiilinielut, jne.).</p> <p>Palvelutason nosto loppukäyttäjien näkökulmasta koko asia tarkasteltuna.</p> <p>Vaikuttavuus ja yhteisvastuullisuus, näiden asioiden miettiminen ja huomioiminen laissa.</p>

Haastatteluissa esiin nostetut kunnossapitolain muutostarpeet ja muut huomiot

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
1	Pyöräliitto	Laissa isojakin ongelmia ja puutteita. Tosin nykyinen laki antaa mahdollisuuden toimia myös laadukkaasti.	Talvihoidon vastuiden selkeytys ja palvelutason parantamisen tarve. Laadunvarmistus tulisi saada jotenkin mukaan lakiin.	Työmaiden valvonta ja sanktiointi – jatkuvia ongelmia ja vaaratilanteita joka puolella maata.	Koko lain näkökulman muuttaminen perustuslaki ja yhdenvertaisuuslaki huomioiden.	Korvaamisvastuiden tase-arvoisuus – Puutteellisen kunnossapidon vuoksi korvataan auton vaurioita, muttei pyöräilijälle aiheutuvia kustannuksia.		Prioriteetit laissa oman aikakautensa tuote. Lain toimivuus on huono heikompien käyttäjäryhmien osalta.
2	Vammaisfoorumi	Lain perusta ja lähestymistapa tulisi muuttaa esteettömyyttä, turvallisuutta sekä matkaketjuja painottavaan suuntaan. Auto ja autoilu ohjaavat nykyisin liikaa.	Jalkakäytävien talvihoidon vastuu kunnille. Parempi kokonaisvastuu, laatutason noston mahdollistaminen sekä esteettömyyden huomioiminen.	Esteettömyyttä palvelevat rakenteet ja elementit tulee pitää ympäri vuoden käyttötarkoituksiensa mukaisessa kunnossa.	Esteettömyyden systemaattisuus – Esteettömyys liikuntarajoitteisille etenkin talvella on täysin sattumanvaraista, piste kohtaista eikä koko matkaketjua huomioivaa systematiikkaa ole olemassa.	Työmaiden problematiikka: pitäisi pystyä ennakoimaan ja välttämään ongelmat. Sakotuslinjalle mentäessä ollaan jo myöhässä.	Päällysteiden laadun ja välineiden korvausvastuiden eriarvoisuus nykyisissä käytännöissä kaduilla ja jk+pp-liikkujien välillä.	Prioriteetit ja intressit laissa tulisi olla ihmishenkien suojelussa ja turvallisen liikkumisen mahdollistamisessa heikommassa asemassa oleville käyttäjille.
3	Invalidiliitto	Mitä selkeämpi vastuu ja velvollisuudet ovat kaikille osapuolille, niin sen parempi. Nykyinen laki näyttäytyy loppukäyttäjille sekavana.	Maailma on muuttunut; ennen vammaiset pidettiin piilossa ja kuljetettiin. Nyt omaehtoinen liikkuminen tärkeää -> historia näkyy pistemäisenä esteettömyytenä -> Esteettömyyden tarve on nykyisin laajempi.	Pitkäkestoiset katutyömaat ovat liikkujien kannalta harmillinen juttu. Jatkuva auki kaivaminen heikentää myös mm. esteettömien rakenteiden toimivuutta.	Kunnossapidossa proaktiivisuus olisi tärkeää. Nyt reagoidaan liian myöhään ja palvelutaso on sen takia monesti heikkoa. Esim. lumen tallautuminen ja jäätyminen epätasaiseksi pinnaksi.	Digitaalisen vääntövoiman hyödyntäminen ajantasaisen tiedon tarjoamisessa monipuolisesti eri käyttäjäryhmille (ei vaan kylttiä). Joukkoistaminen, pelillistäminen.	Talvi on rankka ajanjakso liikumisesteisille. Pienien arjen asioiden epävarmuus voi olla merkittävä henkinen taakka, jonka taloudellinen vaikutus voi olla valtava.	Esteettömyysasioihin herätään, kun kokemus tulee lähelle. Empatia ja ymmärrys toisen asemasta on hankalaa, ennen omakohtaista kokemusta.
4	Autoliitto	Laki on kirjoitettu siten, että viranomais toiminnan laatu ratkaisee. Voisi olla tiukemmin ohjaava, jotta käytännöt olisivat yhteneväisemmät.	Työmaiden liikennejärjestelyt kuntoon. Tähän hinnoittelumallit ja sanktiot mukaan.	Kaivutöiden venyminen – työmaat tuppaavat venymään, koska nyt jokainen voi toimia omaa taloutta hyödyntävällä tavalla.	Talvihoitoon liittyvät asiat. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus taattava. Esim. lumikaset risteyksissä aiheuttavat vaaraa jatkuvasti.	Tiedon parempi välittäminen eri käyttäjäryhmille -> monta asiaa korjaantuisi. Julkinen, yksi palvelu. Vastuu ja velvoite kenelle?	Korvausvastuiden selkeyttäminen – Moni autoilija kokee kärsineensä kohtuuttomia oikeudenmenetyksiä huonon katuverkon kunnan takia. Lain tulkinta tässä selkeämmäksi.	Euro on hyvä konsultti. Kun kannattaa toimia taloudelliselta näkökulmalta laadukkaasti, niin sitten niin menetellään. Riittävät sanktiot.
5	Tier	Laissa ei näy uudet liikkumismuodot; pienliikkumismuodot tulisi huomioida. Uutena toimijana vanhoilliseen toimintakenttään on ollut haastavaa.	Tiedonhallinnan kehittäminen – mitään kunnossapitoon liittyvää tietoa ei saada kaupungeista/kunnista irti, jotta voitaisiin suunnitella ja ohjata omaa toimintaa tiedolla. Lailla voisi asiaa edistää. Ei saisi kuitenkaan kuormittaa liikaa ketään osapuolta.	Lainsäädännön prioriteetit – vuonna 2050 on ennustettu pienliikenteen korvaavan ison osan lyhyistä automatkastoista. Prioriteettien tulisi muuttua, miten katutilaa jaetaan ja suunnitellaan.	Suunnitelmallisuuden puute – toimintaa ohjataan vanhoilla prioriteeteilla ja käytännöillä. Ei varauduta tuleviin muutoksiin.			Nuoret ajavat koko ajan vähemmän ajokortteja. Enemmän nuoria käyttää pienliikennemuotoja ja tottuvat niiden käyttöön. Pitkässä juoksussa pienliikenne tulee olemaan hyvä juttu.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
6	Yhdenvertaisuus- valuutettu	Yhdenvertaisuus ei ole toivomuksia koskeva kokonaisuus – ne ovat laissa määriteltyjä asioita, jotka pitää huomioida KPL:ssä ja esim. hankinnoissakin: Julkisia varoja ei tulisi käyttää ratkaisujen toteuttamisen, joka aiheuttavat esteitä ja heikentävät saavutettavuutta.	Lainsäädännön prioriteetit – yhdenvertaisuuslaki on ilmentynyt perustuslain pykälästä §6. Sisältää perus- ja ihmisoikeuksien noudattamisen – tulee tulkita YK:n vammaisyleissopimusta silmällä pitäen (artikla 9). Vahva velvoite KPL:n tarkistamiselle.	Esteettömyyden huomioiminen laissa – Laissa tulee olla velvoittavia asioita, jotka parantavat ympärivuotista esteettömyyttä. Vapaaehtoisuuteen perustuvat tavoitteet eivät tahdo oikein toimia.	Yhdenvertaisuuden suunnittelu – Yhdenvertaisuuslain §5: Viranomaisella on oltava suunnitelma tarvittavista toimenpiteistä yhdenvertaisuuden edistämiseksi.			Oikeuskäytännössä on todettu, että esteettömyys muodostaa välillistä syrjäytymistä. YV lakia ollaan muokkaamassa -> oma lisäys pykälään, että saavutettavuuden ja esteettömyyden laiminlyönti olisi syrjintää.
7	Kiinteistöliitto	Laki on aika väljä ja antaa kunnille tilaa linjata kp-vastuita. Ihan hyvin osaltaan on toiminut. Ongelma on ehkä enemmän käytännössä. Ei ehkä niinkään laissa. Lakitasolla ei ole paalutettu kaupungin ja kiinteistöjen välistä rajaa liian tiukasti, mikä on hyvä juttu, kunhan aidosti käytettävissä viisasti	Kaivutöiden hallinnan parantaminen – velvoite paremmin koordinoimaan kaivutöitä. Taustalla usein tiedonhallinnan puutteet. Yhteys yli rajapintojen -> koordinaatiosta pitäisi huolehtia -> ei tapahdu nykyisin. Kaupungin ja infran kannalta kaivutyön kestolla on iso vaikutus -> lakitasolla myös pitäisi jotenkin näkyä.	Talvikunnossapidon vastuiden jako – Joka talvi tulee paljon tästä kyselyjä, ei ole selvää kaikkille. Helsingissä ainakin kun jk:n talvihoito on otettu kaupungille, niin huonompaan suuntaan on menty.	Kunnossapitäjän ankara vastuu – Liukastumisvahingot ovat tyypillisiä. Vastuu on raju kiinteistöille, tuomioitakin on tullut. Miten tässä sitten vastuut juridisesti menevät (jk:n talvihoito otettu kaupungille), jos tulee korvausvaatimuksia?	Suunnitelmallisuuden puute – monet ongelmat johtuvat puutteellisesta suunnittelusta. Proaktiivisuus ja ennakointi! Pitäisi huomioida esim. katu- töissä haittojen minimointi monipuolisemmin ja yleensäkin loppukäyttäjää tarpeita paremmin huomioida. Talvea ei suunnitella, iso puute.		Kaupunginosat voivat olla hyvinkin erilaisia, mikä edellyttää joustavuutta ja liikkumavaraa. Samoin on monia eri näkökulmia ja toimijoita – talvihoitoon ei tulisi olla pelkästään urakoit- vuu- den ja esteettömyyden lai- minlyönti olisi syrjintää.
8	Omakotiliitto	Laki on monelle outo ja sekava vastuiden osalta. Näyttyy lumilakina. Ei tunneta nykyisen lain vastuita ja velvotteita. Kesähoidon osalta tietämättömyyttä paljon. Ympärivuotinen esteettömyys ja eri käyttäjäryhmien huomioiminen paremmin esille.	Tonttiliittymien auraus – Vuosikausien ikuisuus kysymys. Halutaan, että kunta hoitaa, mutta kustannuksia ei saisi tulla. Hankala case. Erityisryhmien huomioiminen ja sen taustalla olevat asiat ovat tärkeitä (kotona asumisen tukeminen, yhdenvertaisuus, esteettömyys) huomioida.	Kesähoidon vastuut – Vastuut ovat heikosti tiedossa omakotiasuilla. Puhtaanapitovastuun rajat esimerkiksi epäselviä. Tiedottaminen olisi tärkeää. Esi- merkiksi vanhusväestö ei tiedä monestakaan asiasta yhtään mitään. Paperiversioita myös koteihin.	Matkaketjujen esteettömyys ja saavutettavuus – Espoossa palo-omakotitalo, kun palo- kunta ei päässyt lumen vuoksi paikalle. Kotihoitoon autot eivät pääse perille. Apteekkiin pääsy ei yksi matalalattibussi riitä. Näkökulmia ja tarpeita on monia. Ratkaisumalli nykyään pistemäinen.	Lainsäädännön prioriteetit – turvallisuus, esteettömyys, yhdenvertaisuus, tasa-arvoisuus. Millä kullalla lakitekstiin pitäisi tuoda näitä asioita, jotta ne toteutuisivat nykyistä paremmin?	Tiedottaminen ja tiedon hallinta – Tiedottamisen jotenkin lisääminen lainsäädäntöön -> tämä voisi olla konkreettinen ”keissi” lainsäädäntöön. Haittaa aiheutuu käyttäjille. Varautuminen. Digitaaliset ratkaisut ovat jo olemassa. Pitäisi saada tieto käyttöön ja jakoon.	Ilmastomuutos lisää sadetta – kunnossapidon merkitys kasvaa. Samalla pitäisi kotona asumista pidentää. Kiertotalous- ajattelua mukaan kunnossapitoon. Onko lumi roska vai mahdollisuus? Hiekoitus- materiaalin puhdistus ja kierrätys.
9	Nuorisovaltuusto	Nuorten tarpeiden huomioiminen ja osallistaminen on tärkeää. Nuorten tarpeet jäävät taka-alalle priorisoinnissa ja nykyisessä KPL:n ohjaamisessa käytännössä. Aikuisten tarpeet priorisoituna.	Lainsäädännön prioriteetit – Nuoret ja lapset eivät ole homogeeninen ryhmä. Hyvin erilaisia tarpeita eri ikävuosien välillä. Tulevaisuuden liikkumistottumukset luodaan lapsena ja nuorena. Saavutettavuus, itsenäinen liikkuminen, turvallisuus ja esteettömyys keskiöön. Tässä on kyse lopulta muissa laissa määriteltyjen asioiden noudattamisesta.	Osallistaminen suunnittelussa – Kirjauksia lakiin siitä, että osallisuus toteutuisi paremmin. Mittarit tulisi määritellä, miten toteutumista todennetaan. Koskee niin kunnossapidon suunnittelua kuin laajemminkin MRL:n puolelle koko rakennettua ympäristöä.	Tulevaisuuden tarpeisiin reagointi – Monet uuden liikku- misen muodot tulevat nuorten kautta. Tulevat ja leviävät laajalti nopeasti. Mikä on se mekanismi, että voitaisiin nopeasti määrittämään asioita autta- maan pelisääntöjen luomisessa? Skuutit, sähkökullalaudat, VR ja AR-pelit	Tiedon hallinta – Tiedon pirstaloisuus ja puute hankaloittavat tiedon välittämistä niitä tarvitseville. Myös uusien innovaatioiden syntyminen ja leviäminen vaikeutuvat. Kansallinen tarve elin- voimaisuuden ja kilpailukyvyyn kannalta.		Kaikki yhteiskunnan asiat ovat nuorten asioita. Nuorten elämään vaikuttaa tosi paljon ympäristön suunnittelu ja kunnossapito.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
10	Taksiliitto	Laki ei juuri näyttäydä taksitoimijoille, mutta lumi kylläkin. Sen kanssa on usein murheita.	Koko matkaketjun huomioiminen – Turvallinen ja esteetön kulku olisi turvattu kaikille osapuolille. Taksilla ei aina pääse perille saakka, kun lumi tukkii paikat.	Alemman katuverkon kunnonhallinta – Alempi katuverkko on ”huonolla hapella”. Jatkuva ongelma aiheuttaa kalustorikkoja ja saavutettavuuden ongelmia. Tietoa pitäisi saada paremmin kerättyä yhteen paikkaan ongelmakohtista.		Tonttiliittymien auraus – Jatkuva riesa ja ikuisuuskysemys. Ongelma taksiryttäjien ja asiakkaiden kannalta, lumivalit välissä	Lumitilojen puute – etenkin isommissa kaupungeissa on paljon takseja, ja niiden pitäisi talvellakin jonnekin mahtua. Taksipyysäkit ja alueet monesti lumen läjitysalueina. Kaupunkitilaa niukasti, jatkuva krooninen pula lumitilasta runsaan lumen talvina. Ei ole suunniteltu lumitiloja.	
11	Suomen Yrittäjät	Lainsäädännön pitää joustava ja ketterä liikennesektorin muutokseen. Muutos on ihan valtavan nopeaa ja vaikuttaa katutilan käyttöön. Laki ei saisi vanhentua nopeasti, kun sitä nyt mietitään.	Saavutettavuus ja sujuvuus – Monen liiketoiminnan kannalta tärkeitä asioita ympärivuotisesti. Uudet tarpeet pitäisi pysytä huomioimaan lainsäädännössä.	Kadulla tehtävät työt – yrityksillä tarpeita rakentaa paljon uusia verkkoja esimerkiksi. Tarpeiden turvaaminen ketterästi on yritysten intresseissä.		Uusien liikennemuotojen tarpeet – Alepa robotit, Wolt -kuskit, dronet, yhteiskäyttö sähköautot... Mitä vielä tuleekaan? Laki ei saisi jarruttaa kehitystä – pelisääntöjä tarvitaan nopeaan reagointiin.		
12	Vanhusasiainvaltuutettu	Nykyiset kunnossapitokäytännöt ovat ikäsyrviviä. Laissa tulee pitää kiinnittää erityisesti liikkumisen esteettömyyteen ja turvallisuuteen. Huomiota tulisi kiinnittää erityisesti niihin alueihin, joissa on paljon senioreita liikenteessä. Seniorikeskukset, palvelutalot, jne.	Lainsäädännön prioriteetit – Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvoisuusasia! Kävely on iäkkäille ihmisille mielekäs ja tärkeä liikuntamuoto. Ennakoivaa terveydenhoitoa! Vanhuspalvelulaisakin mainitaan terveyden edistäminen. Tämä on sitä.	Katutöiden ongelmat – turvallinen liikkuminen tulee mahdollistaa myös työmaan aikana. Vaihtoehtoiset reitit tulee olla selkeät, hyvin ohjatut, turvalliset ja johdonmukaiset. Tasaisuus ja valaistus on tärkeitä tekijöitä työaikaisten reittien järjestelyissä.	Talvihoidossa tarpeet huomioon – Eniten liikkuvat jalkaisin 65–74 -vuotiaat. Pienikin määrä lunta hankaloittaa jomm. apuvälineiden käyttöä. Risteysten lumikasat ongelmallisia myös. Hiekoitushiekka pois ripeästi. Potkukelkkailu mahdollistettava.	Priorisointia jk+pp-välille – päällystevauriot voivat olla ongelmallisia ja vaarallisia iäkkäille. Priorisointia enemmän heikommassa asemassa oleville liikkumisryhmien käyttämille väylille. Kaupunkien vastuunotto jk:istä voisi olla hyvä asia.	Tonttiliittymien auraus – Monet kiinteistön omistajat ovat ikääntyneitä. Kotona pysymisen tukeminen kaikin keinoin on yhteiskunnan kannalta kannattavaa.	Hirveän merkityksellinen asia juuri yhdenvertaisuuden kannalta. Oikeus liikkua ulkona ja osallistua kuuluu kaikille. Suomessa v.2020 lopussa 1,3 miljoonaa yli 65-vuotiaita, 2030 ennuste 1,45 miljoonaa.
13	Pyöräilykuntien verkosto	Käytännöt kunnissa ja kaupungeissa ovat monesti se ongelma, ei niinkään välttämättä itse laki. Muuttuvassa maailmassa laki liittyy jokapäiväiseen liikkumiseen. Nykykäytännöt ohjaavat siihen, että minimoidaan haitta moottoriajoneuvoliikenteen väylillä.	Puutteelliset työmaaajärjestelyt – Työmaaajärjestelyt järjestetään, miten sattuu. Iso epäkohta. Yleisten alueiden käyttö on niin helppoa nykyisin. Jonkun pitää kuulla tai loukkaantua, ennen kuin sanktioidaan jotakin... Miksi tätä ei ole huomioitu? Julkisen tilojen käyttöön pitäisi automaattisesti kuulua tämä mahdollisimman vähäinen haitta. Jos tulee haittaa, silloin pitäisi tulla sanktioita.	Lainsäädännön prioriteetit ja näkökulma – Laki tulisi miettiä tältä kantilta, että se mahdollistaa kestävästi liikkumisen valinnat. Ajateltaisiin alusta loppuun service design -kautta. Palveluna pitäisi nähdä koko kunnossapito. Lain pitäisi lähteä myös tästä liikkeelle.	Digitalisaation käyttövaatimukset – Teknologia -> palaute -> vaatimus lakiin digitalisaation hyödyntämisestä -> lain ohjaaminen tähän suuntaan. Sopimusmekanismit. Asiakastytytyväisyys. Tietty määrä valituksia työmaasta -> sanktio. Tätä asiaa pitäisi kehittää. QR -koodi työmaa-aidassa -> palautearvosana. Nyt on kilpailuetu siitä, että menee sieltä missä aita matalin.	Hiekoitushiekan poisto – Hiekka pyöräilyväylillä on yksi pääsyyistä pyöräliikenteen kaatumisongelmille keväisin. Poistamaton hiekka tuottaa liukautta keväisin. Käytännöt ovat lain hengen vastaisia.	Resurssit kohdennetaan moottoriajoneuvojen väylille. ”Eivät voi muuten liikkua. Yhteiskunta ei muuten toimi.” Nämä tyypillisiä jargonia ilman totuus pohjaa. Epäliikennettä muut kuin autot. Asenne ja prioriteetit ovat syvässä.	

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
14	Viherympäristöliitto ja kaupunki- puutarhojen seura	Nykyisen lainsäädännön vastuiden tulkinnassa on monella hankaluuksia. Vastuut ja velvollisuudet tulisivat olla selkeämmin esitetty. Laki on esitetty pitkälti alueiden ja tehtävien kautta – ei palveluna loppukäyttäjille. Määrittelyissä ja termeissä tarvitaan täsmennystä. Viheromaisuus ja sen arvot tulisivat näkyä laissa paremmin. Viheromaisuutta surlutta tuhotaan mm. kaivutöiden yhteydessä.	Määritelmät ja termistö – Laki sisältää hankalasti tulkittavia asioita, jotka voivat aiheuttaa ristiriitaisia tulkintoja esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta: siistinä pitäminen -> kaikki kasvillisuus sileäksi vai roskaton? Samoin terveellinen ympäristö -> tarkoitetaanko puhdasta vai sijaintia maantieteellisesti? Tulkintoja voi olla monia. Koko lain niminen tulisi olla sen sisältöä kuvaavampi. Kadulla ja yieisillä alueilla tehtävät työt eivät välity laista otsikkotasolla. Mitä on yleiset alueet ylipäättänsä; tarkempaa määrittelyä tarvitaan.	Vastuiden epäselvyys – Epäselvyyttä niin talvi- kuin kesähoidonkin osalta. Etenkin kiinteistöjen vastuut eri poikkeus- ja poikkeustapauksissa hämmentävät muuttuvine metrirajoineen. Kiinteistönomistajien kanssa väännetään kaistan niitoista ja huolenpidosta. Myös harmaita alueita vastuiden osalta löytyy, kuten esim. ratikkakiskojen osalta puhtaanapidossa, lämmitysjärjestelmän omaavat katualueet, luonnonmukaiset hulevesialueet, katualueelle tuleva kasvillisuus ja omaisuuden arvon hallinta sekä säilyttäminen.	Suunnitelmallisuuden puute – Suunnitteluun velvoittaminen saisi näkyä jotenkin jo laissa. Pitäisihän kunnossapidon olla suunnitelmallista toimintaa. Katusuunnitelmista puuttuvat kunnossapitoluokat ja kunnossa- ja puhtaanapitovelvoitteet. Pitäisi ottaa luonnosvaiheessa jo mukaan, vaikka karttaa kehiin!	Tiedottaminen ja viestintä – ohjeistusta ja lausekkeita tarvitsee (rasitteet tulee merkitä) jotenkin kirjata lakiin tai johonkin muuhun, että eri osapuolet tietäisivät laissa esitetyt velvoitteensa. Myös uusia toimijoita tulee kaduille ja yleisille alueille koko ajan lisää. Näiden huomioiminen ja vastuista veistminen tulisi ratkaista. Kadunpidon päätös ainoa valvoite tiedottaa kerran 50 vuodessa. Kadunpidon päätöksenomainen päätös myös puhtaanapidosta? Avoimen kunnossapitotiedon jakaminen olisi myös tärkeää.	Tapahtumien lieveilmiöt – Roskaaminen ja alueiden kuluminen. Toki tuovat paljon tuloja kaupungille, mutta viheromaisuus kärsii. Porissa hyviä käytäntöjä yhteistyöstä. Ehkä lakiin voisi tuoda terävöitystä vaikutuksista ja alueen ylläpitoon ja kestoön. Esimerkiksi vanhat ja arvokkaat puistot pitäisi rajata tapahtumien ulkopuolelle.	Henki rakennettua ympäristöä koskevassa lainsäädännössä on se, että mennään rakentaminen ja purkaminen edellä. Kunnossapito on edelleen aika syrjässä. Asukkaiden ja käyttäjien kannalta hoito ja kunnossapito on tärkeintä ja näkyvintä. Suunnittelu ja rakentaminen ovat periaatteessa häiriöitä arjen sujuvuudelle.
15	Joukkoliikenteen edustajat	KPL pääosin vähemmän tuttu laki. Talvihoidon ja katutöiden ongelmat sitäkin tutumpia omassa toiminnassa. Sujuvuus, ennakoitavuus, turvallisuus ja esteettömyys asikkaiden matkaketjujen osalta oman toiminnan intressien keskiössä.	Tiedonhallinnan kehittäminen – Tietokulkee joukkoliikennetoimijoille ehkä "talon sisällä" vielä, mutta yleisesti ottaen kirjavasti ja osin heikosti. Tiedonhallinnan parantuminen ratkaisisi monta käytännön ongelmaa liikennöinnissä ja matkaketjujen sujuvuudessa. Voiko tätä asiaa saada eteenpäin lainsäädännön kautta? Digitaalinen kaksonen – taitaa nilkuuttaa pahasti kunnossapidon ja kadulla tehtävien töiden osalta?	Talvihoidon käytännön ongelmat – Talvihoidon heikko taso ongelma, etenkin alemmalla katu- ja tieverkolla (koulu- ja kuljetukset). Pysäkkialueiden ja yhteyksien huono talvihoidon taso, jopa piittaamattomuutta esiintyy. Ei ole kyllä ohjeistettuakaan. Tietämättömyyttä vastuista, esimerkiksi kääntöalueiden talvihoito ei välttämättä ole kehenkään hoidossa. Lumitilojen riittämättömyys. Käsilumityötarpeiden suuri määrä pysäkeillä. Lopulta tarvitaan riittävästi resursseja perustyöhön, jotta arki ja kuljetukset pelaavat.	Huoltovarmuus ja sään ääri-ilmiöt – Sään ääri-ilmiöt lisääntyvät; missä kulkee normaalin ja poikkeustilanteen raja? Tätä keskustelua tulisi saada mukaan tähänkin prosessiin.	Kadulla tehtävät työt – Joukkoliikenne voi jopa joutua poikkeusreiteille epämääräiseksi ajaksi. Työmaat usein kestävät pitkään, vaikka mitään ei tapahdu -> voisiko tätä tuoda jotenkin lainsäädäntöön? Ainakin tieto niiden kestosta tulisi välittyä liikennöitsijöille. Eri hallinnonaloilla tapahtuvista töistä ja niiden kestosta ei juuri tietoa välity (terminaalit – Väylä, ELY-rajapinta). Sanktiointi perälaudaksi, jos työmaat vaan kestävät. Kadun auki olemisesta aiheutuu yhteiskunnallisia kuluja, jotka tulisi huomioida / arvottaa. Koordinointia kaivamiseen tarvitaan lisää.	Lainsäädännön prioriteetit – Heikommassa asemassa olevien liikkumisryhmien tarpeet tulisi huomioida nykyistä paremmin. Liikkumisen esteettömyys ja matkaketjuajattelua tulisi saada mukaan. Turvalliset ja esteettömät yhteydet ovelta ovelle (yhteys pysäkeille, pysäkkien kp, ympärivuotiset "viimeisen kilometrin" kulkumuotojen mahdollistaminen).	Esteettömyys, sujuvuus ja saavutettavuus -ajattelua koko matkaketjun osalta tulisi jotenkin saada mukaan. Liikaa rajapintoja, joihin käyttäjän näkökulmasta homma tökkää palvelutason tai tiedon osalta. Eri liikkujaryhmien tasa-arvoisuus ja yhdenvertaisuusnäkökulma on myös tärkeä - sekä palvelutasossa että tiedon välittämisessä.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
16	Liikenneturva	Ei suoranaisesti vaikuta meidän toimintaamme, mutta lailla on meille heijastevaikutuksia ja paljon rajapintoja. Tärkeää on, että laki edellyttää laadukkaan ja tehokkaan kunnossapidon kaikki käyttäjäryhmät huomioiden, Toki myös esteettömyys on keskiössä. Laatuksen parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat eduksi myös meille. Täsmennyksiä lakiin siis voisi tehdä. Kyseessä on kuitenkin ns. puitelaki, yleisen tason vaatimuksia ehkä voidaan laissa esittää.	Määritelmät ja termistö – Tyydyttävässä kunnossa -> Kuinka paljon ja pitkälti voidaan lainsäädännössä mennä laatukriteereihin? Täytyy osoittaa mandaatti kunnossapidosta vastaavalle ja että on oikeanlaiset työkalut. Ehkä enemmän sopimusoikeuksellista puolta kuin KPL:n asiaa. Vastaavasti voiko laissa olla maininnan tasolla eri käyttäjäryhmät?	Liikujan vastuu – Korvausvelvollisuudet kuuluvat tämän lain piiriin. Miten liikujan vastuu? Maallikosta tuntuu oikeustajun vastaiselta. Me maksamme le ja että on oikeanlaiset työkalut. Pitäisi jotenkin tämä asia huomioida lain uudistamisen yhteydessä. Korvausvastuu tulisi esimerkiksi koskea niitä tilanteita, kun se on käyttäjälle ennakoimaton ja normaalien varautumistoiemien ulottamattomissa.	Jalkakäytävien talvihoidon vastuu – Kuinka iso muutos olisi, jos kunnille siirtyisi vastuu? Jalankulkijan kannalta ihan sama, missä se liukkaus on. Luu murtuu samalla tavalla. . . Kunnossapitotason tulisi olla sama instanssin hoidossa. Muutenkaan kaatumistapaturmia ei luokitella onnettomuuksiksi; pitäisi näin olla. Ruotsissa tilastoidaan kaikki Stradaan, Suomessa ei mitenkään.	Uudet liikkumismuodot – Skuutit ovat olleet aikamoinen kaaos. Tulee jatkossakin uusia yhteistä katutilaa hallitsemattomasti käyttäviä palveluja, jotka hyötyjen lisäksi aiheuttavat samalla haittoja monelle toiminnolle. Miten kaupungit pystyisivät hallinnoimaan prosessia paremmin? Mitä työkaluja kunnalla voisi olla? Keskustelu ja sopimus pohjalla on lähdetty Suomessa. Tulee myös toimijoita, jotka eivät välitä sopimuksista. Voi olla että KPL:ssä pitäisi yleisimmänkin huomioida toimet, jotka saattavat vaikeuttaa kunnossapitotoimintoja.	Työmaiden hallinta ja liikennejärjestelyt – Tulisi pystyä antamaan yleisiä määräyksiä, aikatauluttaa ja sanktioita -> nämä kuulostivat kaikki järkeviltä ja hyvin perustelluilta. Voidaan vaatia työmaan aikaisilta järjestelyiltä suunnitelmat (liikennejärjestelyt, liikenteen ohjaus) -> ilman mutta työkalut pitää saada. Toki on kolikon toinen puoli – ei saa estää töiden viivästymistä. Ei pelkkä laki sitä asiaa korjaa. Kuka valvoo ja mitä välineitä on... Nykyinen uhkasakkomenettely tuntuu naurettavalta ja hankalalta.	Liikenneturvallisuuden edistäminen eri käyttäjille tiedotuksen koulutuksen, opastuksen ja loppukäyttäjien valistamisen kautta on toimintamme keskiössä. Esimerkiksi valistamme erilaisten liikkumisolosuhteiden huomioimisesta. Loppukäyttäjällä on tässä roolinsa tietysti, ja omalla toiminnalla voi näin onnettomuuksia ja vahinkoja ennaltaehkäistä.
17	Ikäinstituutti	Laissa käyttäjälle on vain valittajan rooli. Nykyisessä lainsäädännössä on epäselviä määritelmiä ja termejä. Laki pistemäinen - esteettömyys, saavutettavuus ja matkaketjut eivät ole mukana nykyisessä laissa. Esteettömyys päättyy monesti ulko-ovelle. Ulkoalueiden esteettömyys ei toimi ympärivuotisesti. Lakiin ei voi kaikkea kirjoittaa, mutta sen soveltamiseen ja ohjeistukseen voi asioita tarkemmin aukaista.	Yhteydet muihin lakeihin - Turvallisuus, esteettömyys ja kunnossapito ovat vahvasti toisiinsa kytkeytyneitä. Mitkä ovat yhteydet turvallisuus- ja esteettömyys-säädäntöön? Saataisiinko nämä kirkaammin kytkettyä kunnossapitolakiin?	Määritelmät ja termit - Loppukäyttäjät ja esteettömyys tulisi saada mukaan lakiin. Liikkumisesteisiä on monia. Myös ympäristön hahmottaminen on monille ongelma, esim. muistisairaille. Viihtyisyys ja viheralueet tärkeitä elementtejä myös, jotka tulisi näkyä laissa. Termit "tyydyttävässä kunnossa" ja "terveydellisesti tyydyttävässä kunnossa" voivat tarkoittaa mitä vain. Terveellisen ympäristön elinehto on viherys ja kasvilisuus. Tyydyttävä ei ole riittävä määritelmä. Asuinympäristön tulee olla terveellinen, ei pelkätään tyydyttävä. Pitäisi olla edes samalla tasolla MRL:n kanssa: Viihtyisä, terveellinen ja turvallinen.	Kokonaiskoordinointi - Laki ja sen vastuut ovat pistemäisiä. Jollakin taholla tulee olla kokonaisvastuu, että matkaketjut ovat esteettömiä ja turvallisia eri käyttäjille. Nyt esteettömyys toteutuu pistemäisesti ja osan ajan vuotta. Myös osin resurssikysymys, rakennetaan esteetöntä, mutta ei ole varaa pitää hyvässä, turvallisessa ja toimivassa kunnossa. Sitten kun ei ole varaa ylläpitää, niin poistetaan. Toimisiko esteettömyys pnykyistä aremmin kunnan koordinaation kautta?	Esteettömyyden laajempi ymmärtäminen - Ulkoympäristön esteettömyyttä ei oikein huomioida, eikä sitä ole normitettu. SURAKU ohjeet on fyysiseen esteettömyyteen. Mutta ei esimerkiksi ilmoittamiseen ja viestimiseen liittyviä asioita ole huomioitu. Ilmoitetaan, jos on jotakin haitallista. Muusta ei tarvitse ilmoittaa. Viestinnällisyys! Miten saataisiin systeemi, että tiedettäisiin liikkumisen olosuhteista	Viheralueiden arvostus - Viheralueiden merkitystä viihtyisyydelle, turvallisuudelle ja hyvinvoinnille ei arvosteta joka päiväisen tekemisen tasolla. Tulisi olla sosiologisempi näkökulma tarkastelussa. Jos ympäristö on tyydyttävässä tai huonossa kunnossa, niin se antaa tietyn signaalin. Jos ympäristöstä ei pidetä huolta -> ilkeä -> ei liikuta -> monia yhteiskunnallisia ongelmia ilmaantuu.	Suomi on sitoutunut moniin eri tavoitteisiin esimerkiksi kestävän kehityksen ja yhdenvertaisuuden osalta. Nämä tulisi näkyä myös lainsäädännön tasolla, etteivät asiat jää vain "peukuttamisen" asteelle.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
18	Kuntaliitto	Yleisesti ottaen lain kanssa on pärjätty ihan hyvin. Perustehtävänsä on täyttänyt aika hyvin. On tehty joustavoittamisia vuosien varrella. Jalkakäytävien kp-vastuu on aina säännöllisesti noussut esille. Laatu, ja vaihteleva laatu etenkin nousee esille. Paikallinen joustavuus on meidän näkökulmaltamme hyvä asia. Kaikki eivät ole jyvällä, mistä tässä laissa oikein säädetään ja mitä ei. Monet ongelmat ovat ymmärtämättömyyttä, prosessin ongelmia tai hankinnan ongelmia. Mitä tyydyttävä kunnossapito tarkoittaa tiettyjen erityisryhmien kannalta?	Vahingonkorvausmenettelyjen toivuus – Mikä on suhde ajoneuvot vs. jk+pp liukastumiset? Nousee aina yksittäisiä tapauksia esille. Toinen haastava asia on kuluttajanäkökulma -> kunta pystyy pesemään kätensä vahingonkorvaustapauksista. Kaupungin hylkäämisen jälkeen mennään siviilioikeuteen. Oikeustapaukset ovat sitten aina tapauskohtaisia. Nykyinen KPL suojaa kuntaa kieltämättä, jos on aikaa ja raha käydy oikeutta. Kaatumistapaus -> monesti vakuutusyhtiö välissä -> monesti korvataan kuitenkin. On aika paljon oikeuskäytäntöjä ja ne ovat aika hyvin selvillä.	Lain vastuiden heikko tuntemus – Mitä KPL kattaa ja mitä ei. Kaikki eivät ole jyvällä, mistä tässä laissa oikein säädetään ja mitä ei. Yhdyspintoja on paljon muihin lakeihin, nämä rajapinnat on syytä käydä läpi, ettei tule epäjatkuvuuskohtia. Vastuut 2005 kaavioon liittyen -> jossain tilanteissa tietyillä poikkileikkauksilla aika mielenkiintoinen jakauma. Olisiko tällä puolella jotain tarkistamisen varaa?	Lainsäädännön prioriteetit – Yhdenvertaisuudesta puhutaan paljon. Miten KPL:ssä tämä voitaisiin huomioida? Onko kp-taso riittävä lain näkökulmasta? Voitaisiinko paremmin huomioida eri liikennemuotojen tarpeet? Kuntatalouden realiteetit pitää kuitenkin huomioida. Valtiollakaan ei ole rahaa. Kunnalle halutaan tuupata asioita. Kenelle tämä kuuluu -> näistä kysymyksiä tulee kunnilla. Pieni sininen kirja – kuntien ja valtion vastuut -> tätä olisi ehkä syytä päivittää. Jäänyt ehkä enemmänkin siniseksi uneksi.	Kadulla tehtävät työt, kaivutöiden ohjaus – Töiden yhteensovittaminen. Hankalissa tapauksissa sanktiointi, nopea menettely. Laiminlyöntimaksu. Töistä aiheutuu haittaa loppukäyttäjille. Tausta ei näy loppukäyttäjille. Kunnissa järjestään yhteistyötapaamisia, johdon verkkojen omistajat sitten eivät osallistu.	Osittainen hiekoitus – Pieni yksityiskohta, joka nousee usein esille: Potkukelkkapykälä. Isommat kaupungit pitävät hankalana vastuun takia. Ainakin risteävillä väylien kohdassa syntyy plänttejä, joissa ei luukkudentorjuntaa. Pienet kunnat taas pitäneet hyvänä. Miten liikenne-merkeillä tällaiset kohdat esimerkiksi osoitetaan?	Pitää huomioida myös kuntatalous. Nykytasosta poikkeavaan toimintaan siirtyminen voi käydä kalliiksi. Kuntatalouden realiteetit aina taustalla. Minkälaiseen toimintaan on varaa. Isoja kustannuskysymyksiä. Kadun alkuperäinen tarkoitus on mahdollistaa ihmisten liikkuminen erilaisilla liikennemuodoilla turvallisesti ja esteettömästi. Tästä ajatuksesta ei voi hirveästi poiketa.
19	Joensuun kaupunki	Kunnille tulisi jäädä pitkälti pelivaraa päättää mm. laatuasioista. Laki määrää perälaudan ja sitten lähdetään säätämään. Laki on sinänsä yksinkertainen, mutta tulkinnot tahtovat aina ihmetyttää. Pykälien välillä joutuu usein miettimään, ei pelkästään tämän lain osalta. Lain lyhyys ja kompaktius on hyvä. Viheralueisiin otetaan hyvin vähän laissa kantaa. Vaatisi tarkennuksia.	Kadulla tehtävät työt – Melkein päivittäin törmätään tähän. Enemmän paukkuja kunnalle. Missä saa kaivaa ja millä ehdoilla. Nyt voidaan vain heristellä sormea. Aika villiä on kaivaminen ja alueiden sulkeminen. Otetaan surutta katualuetta käyttöön. Röyhkeäkin ja osin vastuutonta. Tämä on yksi iso kokonaisuus.	Jalkakäytävien talvihoito – Yksityinen sektori haluaisi jalkakäytävien hoidon kunnille. Kaupunki sitä ei missään tapauksessa itselleen halua, olisi vain laskuttava välitekijä. On kokeiltu – purettiin kun todettiin, että kuntalain vastaista markkinoilla toimimista.	Huolellisuusvelvoite lakiin – Jalankulkijalle ja pyöräilijälle ei ole mainittu mitään velvoitetta varovaisuuteen. Pitäisi olla tällainen velvollisuus. Asianmukaisesti varautunut keliin. Tätä toivoisi mukaan. Huolellisuusvaatimus. Todentamisvaatimus ohjaa sepelin kylvöön. Monesti toiset menetelmät parempia.	Liittymien aerausvastuu – Tähänkään ei ole kaupungilla kynsiä. Laskettiin noin 500 000 € lisämaksu, jos tehtäisiin + muiden töiden viivästyminen. Jatkossakin tulisi olla kiinteistöjen vastuulla.	Uudet liikkumismuodot – Skuuteille tarvittaisiin pelisäännöt. Ja muillekin tulevaisuuden asioille, että laki olisi käyttökelpoinen seuraavat 50 vuotta. Kaikenlaisia härpäkkeitä on tulossa, joiden kanssa tulee pärjätä. Jotain eväitä tähän lainsäädäntöön? Esim. autonominen kaupungin alueella liikkuva härpäke -> tieto kaupungille tarvitaan.	Suomi on pitkä maa ja olosuhteet erilaisia rakenteiden ja sääolosuhteiden osalta. Laissa ei voida vaatia kesäkelejä, siihen ei varallisuus riitä kellään.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
20	Tampereen kaupunki	Kunnossapito on valitettavasti sellainen asia, joka jää muiden jalkoihin. Lain rakenne ja tausta on sinänsä suhteellisen hyvä. Lain tulkinat ja käytännöt ilman sanktioimismahdollisuutta kannustavat siihen, ettei kannata tehdä hyvin. Eettinen kysymys loppujen lopuksi. Nyt ei näy lain rakenteesta otsikkotasolla lainkaan, että kadulla tehtävät työt kuuluvat lain piiriin. Eihän se kovin helppolukuinen tuo laki ole. Kovin moni ei ymmärrä.	Kadulla tehtävät työt – Laiminlyöntimaksun puuttuminen määräysten noudattamatta jättämiseen. Härskisti käytetään hyväksi. Tosi paljon esiintyy piittaamattomuutta. Systeemiä käytetään hyväksi, kun ei ole keinoja puuttua. Omaisuudelle ja muille katualueen käyttäjille aiheutuu paljon seuraamuksia. Vältöntä reagointia puutteisiin vaaditaan. Nostotyöt aiheuttavat esimerkiksi ihan kamalia vaaratilanteita liian usein.	Kiinteistöjen hoitovastuu – Korostaisin sitä, että onhan se valtava voimavara, että kiinteistöt tekevät osansa. On suuri muutos, jos kiinteistöjen työvoima olisi rivistä pois. Jos vastuita lähdetään sorkkimaan, niin mitkä ovat oikeat seuraukset laadun ja kustannusten näkökulmasta? Jos kiinteistöt eivät hoitaisi hommaansa, niin kyllä horsmaa pukkaisi. Ihan sellaisia kevyellä ideologisella muutoksella ei kannata lähteä tekemään, ilman tuntematta vaikutuksia.	Lain määritelmät ja termit – Paljon harmaita alueita, joita pitäisi täsmentää. Pitäisi olla selvillä, mitä paikkoja pidetään kunnossa. Miten eri liikkmisumuotojen tarpeet huomioidaan? Mikä on mitoittava tekijä (BMW:n vankeet vai skuutin renkaat?). Mikä on riittävä rakenteellinen erotus jk+pp -väylien välillä? Mitä on tonttiliittymä? Mitä metrimäärää käytetään missäkin poikkileikkauksessa? Miten raitiovaunukojen kohdalla menee hoitovastuu? Tydyttävä ja terveellinen kunto?	Liikkujan vastuu – Toivottavasti ei mennä ”ameriikan malliin” Suomessa. Tieliikennelaissa on vahingon välttämiseksi vaatimus -> lain tasolla voitaisiin tämä jollain lailla tuoda esille. Ei tunnu hyvältä, että voidaan hakea korvauksia naurettavista asioista. Vastuuta omasta toiminnasta. Vastuiden määräytyminen myös muotoutuneista kulkuväylistä esimerkiksi toreilla ja aukioilla sekä tonttien sisällä olevat käytävät. Epäselvyyttä vastuista esiintyy paljon.	Kunnossapidon asema ja suunnittelemattomuus – Kaupungilla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus poiketa laista suunnitelmallisesti. Alkaa kunnossapidon suunnitelma maistumaan hyvälle... Myös katusuunnitelmassa voisi kunnossapitoon tehtävät erilliset päätökset tehdä? Teemakartta olisi kova sana kunnossapidon vastuista osana katusuunnitelmia.	Tampereella ja Turussa on tehty kaupungista ELY-keskukselle. AVL:n lausunto on siihen suunnatun, että kaupungin itse asettamat laatutavoitteet ovat sitovia. Viranhaltijoiden toimintaa tulisi peilata lakiin, ei sopimusoikeuden asioihin. Parempi kunnossapidotaso on sopimusoikeutta!
21	Kittilän kunta	Pääsääntöisesti ok. Vastuunjako kunnossapidossa ok. Kaivuuasioissa Helsingin kaupungin esityksen linjoilla. Syrjäkylät on huomioitava myös lain toimivuudessa.	Kaivuutöiden hallinta – Etenkin kaapelilyhtiöt ongelmallisia. Jotain rotia pitäisi saada villiin kaivamiseen ja työn laatuun. Pitkä aliorakointiketjutus aiheuttaa käytännön ongelmia.	Kunnossapidon rajapinnat – Reitistöjen määrän kasvu + risteämien kunnossapidon huomiointi laissa. Nyt tulee tuplata tehtyä, kun toinen aiheuttaa lisäkunnossapitotarvetta.	Kaatumistaturmat – Liukastumistaturmien rahastus vakuutusyhtiöiden toimesta pännii. Paljon ulkomaalaisia Levillä, heittävät voltia ja kunnalta peritään. Jotain ratkaisua tähän?	JK-talvihoidon vastuu – Ei kannateta jkn talvihoidon vastuun siirtoa kunnalle. Kittilälle ei olisi lopulta suurta merkitystä, mutta esim. Savukoskelle olisi kova pala (infra 8 000 asukkaalle tehty, nyt 1 200 asukasta).	Käytöstä poistunut verkkoinfra – Pitäisi olla tiedossa, onko infra missä käytössä. Yleensäkin verkotiedon saaminen yhdestä paikasta.	Maastoliikennelaki tulisi myös päivittää nykypäivään. Kittilän kunnan hyvä taloudellinen tilanne antaa mahdollisuudet olla jopa lain vaatimusten yläpuolella.
22	Mikkelin kaupunki	Lain lauseet ovat aika leväperäisiä. Voi tulkita monella eri tapaa. Useamman vuoden lakiuudistusta on toivottu. Ei silti tarvitse koko lakia uudistaa. Miten lauseita tulkitaan, jos tiukkaan paikkaan joutuu? Kunnossapitajan kannalta toivoisi selkeyttä koko lakiin. Molemmat osapuolet ymmärtäisi selkeästi.	Liikkujan vastuu ja korvaukset – Tätä on toivottu pitkään, että tulisi tässä selkeys. Harvoin kunta on selvitynyt velvollisuudestaan. Mikä on vastuu jalan kulkijalla ja pyöräilijällä? Kunta yleensä maksaa. Näyttö on oltava tosi vahva kaupungilla. Talvella pitäisi olla pyöräilijälekin kesäkelit... tähän ei millään pystytä nykyisellä rahoitustasolla.	Talviauraus ja puhtaanapito – On kiinteistöjä, jotka eivät siirrä lumiaan pois. Ei ole mitään kynsiä tähän velvoittamaan. Pitäisi pystyä sanktioimaan. Vastuukysymys, kun kiinteistön lumi aiheuttaa katualueella onnettomuuden? KP-vastuut: Jalkakäytävä + istutuskaista -> jalkakäytävältä lumet viherkaisalalle, josta kaupunki sitten tulisi poistaa. Porsaanreikä.	Korjausvelvollisuusvastuu liittymien kohdalla – Korjausvelvollisuusvastuussa liittymän kohdalla on tulkintajeroja. Liittymässä jk kohdalla reikä liittymän kohdalla -> meidän näkemysme mukaan kuuluu kiinteistölle. Iso porsaanreikä. Kauppakeskuksen kohdalla esim. jk+pp väylä muutoin kunnossa, mutta liittymän kohdalla reikä. Ilmoittautumisvelvollisuudesta livistäminen kiinteistöjen osalta – onko oikeustapauksia?	Kaivutöiden hallinta – Jos poiketaan lupapäätöksestä, niin pitäisi olla sanktiointimahdollisuus. Vaikka joku tietty %-osuus lupamaksusta. Tuntuva pitäisi olla. Jos ei ole haettu lupia, niin mikä olisi se sanktio. Kyllä kaikkien maarakennusryhtäjä pitäisi tämä ymmärtää, ettei ilman lupia pysty kaivamaan tai pystyttää aitoja...	Vastuuasiat kolmannelle osapuolelle – Lumen painosta aiheutuvat rikkoutumiset viherkaistan yli tontille. Kohtuutonta kaupungille tai urakoitsijalle, jos on kovaluminen talvi korvata kaikki rikkoutumiset. Tätä olisi hyvä kans tarkkailla. Vastuu pitäisi olla myös kiinteistön omistajalta ainakin omaisuuden kunnosta. Haperot piha-aidat – kova talvi ja kaupunki korvaa!	Kyllä tämä laki hallitsee omaa työpäivää aamusta lähtien. Mikkelissä ulkoinen urakointi on ollut 13,5 vuotta. Lain piirissä tahkotaan joka päivä jossain päin kaupunkia. Kuntalaisille koko laki on tuntematon. Varsinkin omakoti- ja rivitaloasukkailla. Isännöijätkään eivät oikein toimi lain edellyttämällä tavalla.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
23	Oulun kaupunki	Sillä on menty, mitä on ylhäältä laista annettu. On katsottu laista tarpeen mukaan varmennus. Koko lain selventäminen vastuiden osalta olisi paikallaan. Katujen kunnossapidon osalta suht selkeä. Ongelmana on se, että osapuolet eivät tunnista omaa vastuuta. Meidän näkökulmasta laki sinänsä on ihan ok.	Termien ja määritelmien tarkastus – Yleensäkin määritelmiä ja termejä on syytä päivittää. Esimerkiksi lain mukaan kunnossapidossa pitää kadut ja muut yleiset alueet pitää ”Terveydellisesti tyydyttävässä kunnossa” – tämä voidaan nähdä ja tulkita aika monella eri tavalla.	Vastuiden selkeyttäminen – Kaupungin ja kiinteistöjen välisessä rajapinnassa on tietämättömyyttä kiinteistöjen puolelta lain vastuista ja velvoitteista. Niin talvihoidon kuin kesähoidonkin osalta. Myös omaisuuden sijoittaminen katualueelle on jossain määrin ongelmallista. Oulussa ei ole koettu ongelmalliseksi jalkakäytävien talvihoidon tasoa; kiinteistöt ovat hyvin homman hoitaneet.	Tonttiliittymien auraus – Jokatalvinen toistuva asia. Valtuustoaloite on myös Oulussa tehty. Lisähintalapuksi tonttiliittymien puhdistamiselle saatiin noin 500 000 €. Voisiko olla ikäihmisille jokin erikoinen palvelu? Ei tietenkään kaikille voida palvelua tarjota. Joku lumiseteli tyyppinen ratkaisu voisi olla paikallaan.	Kaivuluvat – Kaikkienensa se voisi olla hyvä juttu, että saataisiin sakkomahdollisuutta tähän valvontaan. Ainahan kaivuihin liittyy vähän yleistä murhetta. Viherpuolella on huomattu, että kadun reunaviheralueilla on ollut kaivutöitä, niin turhan usein jättävät roina jälkeensä, mikä on ongelma viheralueiden hoidolle.	Tapahtumien roskaantuminen – Problematiikka puhtaanapidossa -> puhtaanapito kuuluu vuokra-alueelta järjestäjälle / vuokraajalle -> festari loppuu – porukka lähtee pois alueelta -> roskaa joka puolella. Kaikki alueen ulkopuolinen jää kaupungin puhtaana pidettäväksi. Helposti tulee kaupungille palautetta tästä asiasta, että pitäisi paremmin hoitaa. Mutta miten muuttaa lakia ja vastuuta? Voi olla haasteellinen kokonaisuus.	
24	Imatran kaupunki	Kyllä sieltä tarvittavat pykälät löytyvät. Ongelma kohtia kyllä ilmenee käytännön toimitissa (kaivuutyöt, liikennejärjestelyt) joihin ainakin tulisi saada parannusta. Lain tuntemus yleisesti heikkoa.	Kaivutöiden hallinta – Villii ja hankalasti hallittavissa oleva asia nykyisellä lainsäädännöllä. Jokainen tekee vähän omaa juttuaan, kun pakottavaa tarvetta yhteistyölle ei ole. Pitkälle ketjutettua kaivaminen - tähän jotain regulointia? Selkeämmät pelisäännöt. Tiukat aikaikat kunat kuulostavat aika rajulta keinolta.	Sanktiointimahdollisuus viranhaltijoille – Aika moni asia jää tekemättä, kun ei ole pakottavaa tarvetta. Selkeämpää seuraamusta pitäisi tulla asioiden tekemättä jättämisestä. Poliisilla tuskin mielenkiintoa ja resursseja. Näky jo ilkeäntapauksissa.	Tiedonhallinnan ongelmat – Tietoa on, mutta pistaloitunutta, ”tupsahtelevaa” ja hankalasti saatavilla. Vaatii paljon työtä. Tieto ei välity, kokonaisvaltaiset järjestelmät puuttuvat. Tiedonhallinta ja siihen liittyvä säätely voisi ratkaista monta käytännön ongelmaa.	Suunnitellemattomuus – Monet ongelmat talvihoidon osalta johtuvat huonosta suunnittelusta; esimerkiksi lumitilojen puute kiinteistöillä ja yleisillä alueilla. Tähän liittyy arvostuksen puute. Tarjolla vain niukkuutta ja enemmän pitäisi tehdä, paremminkin. Samat ongelmat varmaan joka puolella Suomea.	Jalkakäytävien talvihoidon vastuut – Hyvää keskustelua ollut jo webinaarissa tästä. Voisi olla kaupunkien vastuulla jatkossa, mutta ei pelkkä hallinnollinen päätös riitä. Pitää olla koko prosessi hanskassa, jotta homma voi toimia.	Nykyisen lain vastuuta ei tunneta kovin hyvin. Kaupunki tekee paljon kiinteistön omistajille kuuluvia asioita.
25	Kouvolan kaupunki	Olisi hyvä tehdä kokonaisuudistus, joka olisi synkronoitu MRL:n kanssa. Nykyisen lainsäädännön lähtökohdalla on työn suorittajan aikataulu: oikeus aloittaa joka tapauksessa 21 päivää ilmoituksen teon jälkeen. Usein ilmoitukset jätetään viime tipassa ja työnsuorittajalla on kiire aloittaa työt. Nyt asiat perustuneet hyvään yhteistyöhön, kunnes joku ”ei-yhteen-hiileen-puhaltava” ilmaantuu; niin sitten onkin vaikeaa.	Kaivutöiden hallinta – Helsingin esittämän mukaisesti hyvä muutos on, että kunnalla olisi mahdollisuus synkronoida eri toimijoiden tekemiä töitä ja ajoittaa työt yhtä aikaa tehtäviksi. Kunnalla olisi siis oikeus muuttaa työn tekoajankohtaa ja tarvittaessa kieltää työn tekeminen. Tämä on hyvä muutos ja vastaa maantielain säännöksiä. Koska ehdotuksen mukaan kyse on kunnan päätöksestä, täytyy se aina perustella ja näin ollen siirtyminen katutyöilmoituksesta ”katutyölupaan” ei riko katutyötä tekevien oikeusturvaa. Helsingin ehdotuksen mukaisesti syy kieltäytyä voisi olla esim. useat peräkkäiset työt samalla alueella ja niiden ajoittaminen samalle ajalle. Myös tapahtumien aikainen kaivuöiden kieltö/aikataulun muuttaminen (esim. case Tampereen MM-kisat) olisi aiheellista.	Sanktiointimahdollisuus – Nykyään vain poliisi voi antaa sakkoa, vaikkakin lautakuntakäsittelyn kautta voidaan osoittaa maksu määräysten vastaisesta toiminnasta, mutta se on pitkä ja raskas prosessi. Katutyöpäivillä keskustelimme sanktioimahdollisuuksista, niiden puuttuminen koettiin yhtenä suurimmista ongelmista kuntien katualueella ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden ohjaamiseen, luvittamiseen ja kaupunki-infran säilymiseen. Jokin tuntuva sanktiomaksu pitäisi pystyä määräämään luvattomille tai toistuvasti määräyksiä rikkoville työmailla, esimerkiksi 1 000€ + normaalit katulupamaksut siihen päälle.	Jalkakäytävien talvihoito – Lain tulkinnat ja määritelmät olisi tarkasteltava nykypäivän vaatimusten mukaisiksi sekä loppukäyttäjät huomioivaksi. Miten esimerkiksi on jalankulkijoiden kannalta parempi, että jalkakäytävien hoidosta vastaa tontinomistaja? KPL 8§2 -> entäs jos ei sovellu koneelliseen kunnossapitoon? Mitä sitten tehdään?... jätetään jalkakäytävä auraamatta? KPL 3§ 5 momentin tulkinta; momentissa puhutaan vain, että liukkauden torjunta jättämisestä on ilmoitettava. Eikö auraamatta jättämisestä pidä ilmoittaa? Onko auraamatta jättäminen kunnan päätös, josta voi haakea muutosta?	Yhteensovittaminen muiden lakien kanssa – Mitä ”virkaa” on kunnossapitolain 7 §:llä, jos kunnossapitotyössäkin noudatetaan katusuunnitelmaa MRA:n 41 §:n mukaan? KPL §8a mukainen tiedoksianto; Miksei tiedoksiantoa voida ilmoittaa tehtäväksi tavallisena tiedoksiantona tai yleistiedoksiantona? (Hallintolaki 55 §). MRL 86 §:n mukainen kadunpito päätös -> tehdäänkö kadunpito päätös myös jk-pp-väylistä? Koskeeko puhtaanapitovelvoite myös erillisten jk-pp-väylien viereisiä kiinteistöjä?	Toimivuustarkastelu on ympäristöministeriö -vetoinen ja taidettiin seminaarissa todeta, että he tekevät töitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Kunnan töistä annettiin webinaarissa hyvin negatiivinen kuva. Ajoituksesta puhuttiin, mutta ”Tehdään työ väärään aikaan”. Osaako YM ajatella asiaa kunnan eli laajan toimijan näkökulmasta? Yrity maailma toimii kovin nopealla syklillä ja siihen on välillä haastava vastata, mutta yleensä aina löytyy vaihtoehtoisia reittejä, jos vain on halua eikä näin turhaan rikottaisi tuoretta infraa.	

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
26	Kajaanin kaupunki	Laki on jokapäiväisessä toiminnassa läsnä. Nykyisenkin kanssa pysty elämään. Vastuiden tuntemattomuus ja viranomaisen puuttumisen heikot mahdollisuudet hankaloittavat ja hidastavat koko yhteiskunnan toimintaa.	Kaivutöiden ohjaus – Kokeiltiin aikaikunoiden määrittelyä sijoitus- ja kaivuluupiin. Jäivät aika teoreettisiksi. Kajaanissa pidetään yhteispalavereja 2-3 krt/vuodessa ja pyritään niputtamaan näissä. Kyllä niissä on haasteita. Perälauta ehkä olisi hyvä. Sanktiointi olisi laissa määritelty, jos urakoitsija ei usko. Virkamiehillä ei hirveästi valtaa. Asia viedään lautakuntaan. Kestää. Miten saataisiin lakiin selkeämmin?	Digitaalisuuden vaatimukset – Moneen asiaan vastuista lähtien liittyy epätietoisuus. Digitaalisilla työkaluilla asiaan saisi selvyyttä - esim. hoitorajat ja vastuut paikkatietona. Tähän velvoittavaa lainsäädäntöä tulisi saada kunnossapitoon.	Kaatumistapaturmat – Tulee vuosittain korvausvaatimuksia käsitteilyyn. Pitää kaivaa tietoa ja pitkänkin ajanjakson takaa. Nopeampaa reagointia ja tiedonvälitystä tarvitaan, olisiko tuossa aihetta muotoilla lakiin jotain aikarajoja? Jos tulisi tieto nopeasti ongelmasta / tapaturmasta, niin ehdittäisiin välttyä lisävahingoilta. Vahingonkorvauslain kanssa yhdessä jumpattava tätä asiaa. Pitääkö alkaa kuvata kaikki kp-työt?	Kesähoidon vastuut – Omia jätteitä kuljetetan yleiselle alueelle. Hiekoitushiekkaa kulkeutuu viheralueille ja aiheuttaa tuhoja. Vieraslajien poistojen vastuu ja leviämisen esto. Miten nämä kaikki tulisi huomioida lainsäädännössä? Aiheuttamisperiaate ja sanktiointi.	Suunnittelemttomuus – Lumitilat, lumen käsittely ja ylipäänsä talven suunnittelu on olematonta. Prioriteetit ovat jossain historiassa ja kaupunkilmeessä. Digitaalisuus tässäkin asiassa auttaisi, voisi kaavojen toimivuutta pyöritellä alustoilla.	
27	Helsingin kaupunki (lakitiimi)	Laki on vanhentunut, puutteellinen ja paikoin vaikealukuinen. Juridisen tuen antaminen on välillä haastavaa, koska lainsäädäntö on paikoin epäselvää, puutteellista ja ristiriitaista. Lain esitöistä ja oikeuskäytännöstä saa niukasti apua tulkintaepäselvyyksiin. Kunnossapitolain ja muiden säädösten välillä on jonkin verran normiristiriitoja ja tulkintaepäselvyyttä, mikä myös vaikeuttaa juridisen neuvonnan antamista.	Lain termit ja määritelmät – Selkeiden määritelmäsäännösten puuttuessa lain soveltamisala aiheuttaa haasteita, esim. mikä on yleistä aluetta? Asemakaavoituksen kaksiuotteisuuden haasteet aiheuttavat ongelmia. Eli yleisen alueen alle rakennettujen maanalaisen tilojen ja päällä olevan alueen kunnossapitovastuiden rajat, missä kohtaa päättyy lain mukainen kunnossapitovastuu ja missä kohtaa alkaa maanalaisen tilan omistajan vastuu?	Vastuiden epäselvyys – Kunnossa- ja puhtaanapitovastuun alkaminen ja päättyminen, edellytetty kunnossa- ja puhtaanapidon taso, vastuiden selkeä alueellinen rajausten sekä tarkoituksenmukainen vastuunjakoon tehtävien hoidossa kunnan ja tontinomistajien kesken. Kunnossapitovastuiden rajat ovat paikoin epäselviä (esim. tonttiliittymiä koskevien kunnossapitolain 6.3 §:n ja 11.3 §:n epäselvyys). Kunnossa- ja puhtaanapitovelvoitteita on käytännön tarpeista johtuen jaettu myös sopimusperusteiseksi. Mikä on tällaisten sopimuksien suhde kunnossapitolain vastuunjakoon?	Lakien ristiriitaisuus ja yhteensovittaminen – Esimerkiksi yleisen alueen määritelmä kunnossapitolaislaissa vs. kiinteistönmuodostamislaissa, tieliikennelain liikenteenohjauslaitteen asettamista koskeva sääntely vs. kunnossapitolain tilapäistä liikennejärjestelyä koskeva sääntely). Kunnossapitolain tulkitseminen aiheuttaa erityisesti hankaluutta moniuotteisissa ja monimutkaisemmassa kaupunkiympäristössä.	Kuntien vaikutusmahdollisuus ja määräysvalta – Kunnilla on puutteelliset keinot ohjata ja sovittaa yhteen katutöitä. Kunnilla tulisi olla mahdollisuus antaa kunnallisia määräyksiä, vaikuttaa katutöiden suorittamiseen ja tehdä kunnossapidon tasoa sekä laajuutta koskevia kuntakohtaisia ratkaisuja. Katutöihin liittyvisä laiminlyönneissä toivotaan hallintopakkomenettelyn poistamista ja hallinnollisen sanktiomaksun käyttöönottoa.	Päätösmenttelyiden selkeyttäminen – Päätösmenttelyitä ja muutoksenhakua koskevat säännökset ovat päivityksen tarpeessa.	Listaus kokonaan poistettavista tai muutettavista säännöksistä: 6.3 § ja 11.3 §: poistettava tarpeettomana, 7 §: poistettava tarpeettomana, 8 a §: päätösmenttely on hyvin epäselvä, säännös kirjoitettava kokonaan uusiksi, 12 §: poistettava tarpeettomana. 19.3 §: sama asia on kerrottu 1 §:n 2 momentissa, poistettava tarpeettomana.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
28	Helsingin kaupunki	Laki on vanha ja osin vaikeaselkoinen. Vastuujako on kirjava. Monenlaista vastuutapausta ja epäselviä monelle osapuolelle. Tarvitaan kokonaisuu-distusta. Ohjauspuoli on hyvin puutteellinen. Pitäisi yhteensovittaa, mutta ei ole työkaluja. Peruskunnossapidon ja puhtaanapidon määritelmät toimivat suurin piirtein. Perusratkaisu vastuidenjaosta, sinänsä ihan ok, mutta voisi täsmentää.	Kaivutöiden hallinta, valvonta ja sanktiointi – Helsingin kaupungin tekemä aloite. Meitä eniten harmittaa juuri rakennettu katu, kun takuuajalla ei ole mahdollisuutta kieltää teleoperaattoreita estää kaivamasta. Jokaiseen lupaan pitää antaa omat määräyksensä, ei mahdollisuutta antaa yleisiä määräyksiä. Kaivajalle ei seuraamuksia, jos ei seuraa ja noudata annettuja ohjeita. Sama logiikka muidenkin kp -töiden valvonnassa ja sanktioinnissa. Ei ole työkaluja puuttua huonosti tehtyihin asioihin. Nykyinen hallintomenettely on kankea ja hidas. Pitäisi olla helpompi systeemi säännöille ja sanktioinnille. Vähän niin kuin pysäköinnissä toimii. Rikemaksu. Ohjaisi toimimaan oikein.	Määritelmät ja termit – selkeämpi määritellä yleisistä alueista, joita kunnossapitolaki koskee. Maanalaisiin tiloihin liittyvät määrittelyt ja rajapinnat. Omaisuuden parempi hallinta -> tulisiko näkyä laissa? Sähköistymisen myötä tulee paljon uusia tarpeita ja rajapintoja, jotka pitäisi näkyä laissa. Laissa mm. todetaan "liikenteen tarpeen edellyttävässä tyydyttävässä kunnossa" -> kuka tämän pystyy määrittelemään? Tarkennuksia tarvitaan, mihin lakia sovelletaan ja epämääräisyydet pois. Muutoinkin määritelmät ovat paikoin hyvin epämääräisiä (tyydyttävässä kunnossa, siistinä ja terveydellisesti tyydyttävänä); mitä oikeasti tarkoittaa? Laadun kuvaaminen tarkemmin eri käyttäjäryhmille. Digitaalisuuden vaatimuksien näkyminen laissa ja määritelmässä.	Vastuiden jaon selkeyttäminen – Monta asiaa tulee eteen, joiden suhteen vastuut ovat epäselviä. Niin kunnossapidollisesti kuin tuotantomuksellisesti. Pelkästään rajapinta tontinomistajien kanssa aiheuttaa valtavasti jumbua jo kp-vastuunoton hallinnollisissa järjestelyissä. Korvausasiat myös ovat kuormittavia ja epäselviä. Kadunpitäjällä todistamisvelvollisuus. Lainsäädännön vastuista poikkeava sopiminen -> tätä on tehty monin paikoin, laki voisi tähänkin ottaa kantaa. Kiinteistön kunnossapitovelvoitteet, kun tulee kadulle remppa. Meillä menee vastuu urakoitsijalle. Pitäisikö laissa olla tämäkin avattuna?	Suunnitelmallisuuden puute – Kunnossapidon suunnitelmallisuus puuttuu. Aikanaan tehtiin kp-suunnitelmaohje Kuntaliiton toimesta. Olisi järkevää velvoittaa parempaan suunnitelmallisuuteen. Jokainen kunta investoi valtavat määrät verorahoja infraomaisuuteen, niin olisi keskeistä hallita sitä omaisuutta paremmin pitkäjänteisesti. Hallittaisiin omaisuutta paremmin pitkällä tähtäimellä. Myös talven ja lumilogistiikan suunnittelu pitäisi saada eteenpäin. Nykyinen talven suunnittelu on toteutettu MRL:n velvoitteita. Lakiin voisi jo tätä asiaa tuoda esille. Tähän liittyy myös käyttäjien tarpeiden huomiointi, suunnittelu ja toteutus. Heikommassa asemassa olevien liikkumisryhmien prioriteetit mukaan.	Lakien parempi yhteensovittaminen – MRL:n ja KPL:n yhteensovittaminen on tärkeää. Monet käytännön ongelmat juontuvat prosessien ongelmista. Hulevesien imeyttäminen -> jäätymisen väylille, lumilogistiikan ongelmat, ajoneuvojen siirrot, uudet liikkumismuodot, varautuminen, poikkeustilanteet, jne. Sähkömarkkinalaki ja KPL samoin pitää saada toimimaan paremmin yhteen. Liikennemerkkien kunnossapito -> onko määritelty josain? Tieliikennelain yhteys. Sillat ja muut yleisillä alueilla olevat rakenteet ja niiden kunnossapito? Jk+pp -väylien jatkeiden tapaus -> kenellä vastuu, jos on liikennemerkinä virheelliset tai huonossa kunnossa? Harmaan alueen asiat pitäisi katsoa läpi, mikä on ohjaava ja määräävä lainsäädäntö ja yhteys kuntoon KPL:n kanssa.	Helsingissä on varmaan se 200 eri katuhanke menossa. Väikinkin se näkyy katukuvassa. Miten saadaan laki ohjaamaan tukemaan paremmin liikennejärjestelyitä ja esteettömyyttä? Osittain on jo laissa, mutta onko riittävästi? Toimintatapoja ja ohjeitakin varmasti tarvitaan, kuten myös digitaalisia työkaluja helpottamaan kokonaisuuden hallintaa. Iso kysymys on se, että onko meillä riittävästi osaamista ja aikaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia tulee sähköpostiin lähes joka päivä... Mites ehtisi näihin ehtisi reagoimaan, vaikka halua olisikin paneutua tärkeään asiaan?
29	Vesilaitos-yhdistys ry	Laki ei juurikaan ole tullut eteen vesilaitosten toiminnassa. Yhteisrakentamisen puoli nousee esille, mutta enemmän yhteistoiminnan kehittämisen asiaa, kuin lakiasiaa. Kaupunki jos alkaa sanelemaan, niin voi tulla kyllä ongelmia ja sanomisia, että kuka "viulut" maksaa. Vaaralliselta tuntuu tammoinen tiukat määräävät asetukset. Toki se laki voi olla ohjaavampi.	Yhteisrakentamisen kehittäminen – Yhteisrakentamisen lailla hallinnointi ei saa vesilaitostojen kriittisen verkoston osalta. Kaikkea tietoa ei voida kaikille jakaa.	Tiedon hallinta ja jakaminen – Tässä on huomioitava kuitenkin turvallisuus ja varautuminen kriittisen verkoston osalta. Kaikkea tietoa ei voida kaikille jakaa.	Eri käyttäjäryhmien tarpeet – Tämä asia on ollut paljon esillä viime aikoina. Vesihuollon alalla on pelkona se, että tulee esteitä vesihuoltoverkoston kunnossapidolle.	Vuosikausia on alalla toivottu yhteisrakentamisen eteenpäin menemistä, etenkin pienemmissä paikkakunnissa. Operaattoreita on koko ajan enemmän. Joku organisaatio voisi koordinoita laajemmalti yhteisrakentamisen asiaa, myös haja-asutusalueilla.		
30	Infra ry	Nykyisen lainsäädännön mahdollisuuksia on käytetty hyvin vähän kaupunkien ja kuntien toimesta. Pirstalaiset vastuut aiheuttavat tehottomuutta.	Talvihoiton vastuut – kenttä on kovin pirstaloitunut. Liikaa vastuutahoja. Ei ole järkevää.	Juridinen vastuukysymys – Maallikot vastaamassa tapaturmista. Ei ole tätä päivää. Lain vastuu on ankara maallikoille. Liikkujien turvallisuuskysymykset eivät tulisi olla yksityisten vastuulla.	Tiedonhallinnan kehittäminen – Kuntapuolella tulisi olla selkeät rakenteet tälle. Onko lakiasiaa?	Suunnittele mattomuuden ongelma – Lainsäädäntöön voisi lisätä kunnossapitoon liittyviä suunnitelmallisuuden vaatimuksia.		

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
31	Koneyrittäjät ry	Vuoden 1978 Suomeen verrattuna haasteet ovat nyt eri tasolla. Suunnittelu on jäänyt katveeseen kautta linjan laista lähtien. Laki tulisi nähdä myös muuna välineenä, kuin katujen auki pitämisessä. Kuntien elinvoimaisuus ja kehittyminen esimerkkeinä mainittuna.	Kunnossapidon resurssitehokkuus – Resurssit tulee saada käyttöön tehokkaasti. Ilmastomuutoksen myötä talvisadanta kasvaa ja ruuhkahuiput yleistyvät. Hankintaosaamisen painoarvo kasvaa, kannattaisi kokonaisina alueina kilpailuttaa. Jalkakäytävien talvihoidon siirto kunnille tukisi tätä kehitystä.	Kaivutöiden hallinta – Pitkässä juoksussa kaikkien etu on se, että työmaat sujuvat ja yhteiskunta toimii paremmin eri tarpeita huomioiden. Hallitsemattomat tilanteet kaivutilanteiden osalta ovat ihan perusteltuja huolia kunnilla.	Loppukäyttäjien vastuu – monessa suhteessa on menty jo aika pitkälle yhteiskunnassa. Otetaan paljon riskejä ja sitten haetaan korvauksia. Mikä on loppukäyttäjien vastuu? 24/7 kaiken kunnossapitäminen on mahdotonta.	Kunnossapidon suunnittelu – Kunnossapito on hyvä investointi. Tulisi suunnitella nykyistä paremmin. Välillä hölmöläisten hommaa, kun monta sopan keittäjää. Lumitiloja ei ole. Kaavoitettu ja rakennettu paikat liian ahtaiksi. Talvi on unohtettu suunnittelusta täysin.	Jalkakäytävien talvihoidon vastuut – Vastuu voisi siirtää kunnille siirtymäajan puitteissa. Samalla huolettaa, että jos pakokeinoon mennään, niin riskit kasvavat. Paraneeko laatutaso, resurssidaanko muutokseen riittävästi? Työnjako selkiintyisi, siirtoajat vähensivät ja lumirallia saataisiin kuriin.	Koneyrittäjien jäsenet toimivat laajalti kunnossapidon tehtävissä eri puolella Suomea. Resurssien käytön tehokkuus on keskeinen tavoite. Hankintojen kehittäminen ja kapasiteetin järkevä käyttö tulisi huomioiden alan kehittämisessä. Sirpaloidusta pelikentästä laajempiin kokonaisuuksiin.
32	Sähkö- ja teleurakoitsijat ry.	Syvällisempää tuntemusta laista ei ole. Hyvin lyhyt ja yleisluontoinen laki. Tulee urakoitsijoille eteen enemmän kuntien käytännöistä. Käytänteet ja yhteistyön onnistuminen määrittävät toimintaa. Isompia ongelmia ei ole tullut esille. Maailma on paljon muuttunut sitten lain kirjoittamisen. Sähköalalla jatkuvuus ja sitovuus ja huoltovarmuus sekä paikallisuus ovat aika kovia juttuja jatkossa.	Lupakäytäntöjen sujuvoittaminen – Esim. Uudellamaalla lupien hintataso on alkanut nousta. Siihen pitäisi saada rotia, ettei nouse lisää. Lupakäytäntöä ei pitäisi enää vaikeammaksi tehdä. Ei tehtäisi taroituksella yritysten elämisen edellytyksiä hankalammaksi.	Kaivutöiden hallinta – Sanktiot tökkäsivät pahasti silmään webinaareissa. Jos ei noudatetaan sääntöjä, niin tietenkin pitää jotenkin valvoa ja ehkä sanktioidakin. Edunvalvonnan kannalta ei toivota lisää kiviä reppuun yrittäjälle.	Toimintamallien ja -tapojen yhtenäistäminen – Jos saataisiin yleiset toimintamallit / suunnitelmat / ohjeet -> voisi urakoitsija jo ennalta olettaa, että näin on sovittu toimittavan. Yleinen tapa toimia olisi kaikilla vahvemmin tietoisuudessa. Jonkinlainen ydin saisi olla olemassa. Todella haastavaa, jos esimerkiksi laajentaa toimintaa toiselle paikkakunnalle. Yleinen läpijuokutus koko hommassa tulisi olla näpeissä.	Verkköiden tiedonhallinta – Oma kuva on se, että tietyt valmiudet ovat sähköverkkojen osalta olemassa. Voisiko olla parempia yhteisiä työkaluja? Kaapelinäytöt toiminee. Verkonhaltijoilla on aika hyvin tiedossa sijainnit. Voi tulla teknologian myötä nopeampia verkon päivittämistarpeita, sähköautojen myötä voi tulla tehoon tarpeen myötä päivittämistarpeita. Sijaintitieto on periaatteessa hyvä sähköverkkojen osalta, mutta kun on paljon muutakin verkkoa (vesi, valokuitu, viemäri, kaukolämpö). Parempaa yhteistä tietopankkia tarvitaan.	Urakoitsijan kustannuspaineet ovat nykyisellään todella kovat. Lainsäädäntö ei saisi lyödä lisää kiviä reppuun. Yrittäjistä ja kuntatalouden törmäyksestä jos puhutaan, niin pitäisi muistaa, että kunnilla on myös velvollisuus työllistää. Kunta Oy:llä on monesti aikaa vatuloida asioita. Vastuu talousalueesta on aina jokaisella. Yhteisvastuun painottaminen. Nähdään arvoketjussa yritys tärkeänä. Olisi hieno asia, jos tämä pystyttäisiin tekemään.	

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
33	Ficom ry.	Nykyinen laki toimii pääsääntöisesti hyvin. Ruuvien kiristäminen aiheuttaa lisää kustannuksia ja haittaa yrityksille. Kuntakohtaisia eroja on lupien käsittelyssä ja toimintamalleissa. Alalle on muovautunut hyviä tapoja toimia. Toimijat tuntevat hyvin toisiaan ja tehdään yhteistyötä. Yhteistyösopimusmallit ovat hyviä, kuten esim. Helsingissä. Ongelmat pitäisi pystyä ennakoimaan ja ilmentyessä pitää pystyä korjaamaan välittömästi, eikä aleta vain kirjoittamaan sakko-lappuja.	Kokonaisvaltainen tarkastelu ja vaikuttavuus – Lain toimivuutta ei tulisi tarkastella ja muuttaa vain yhden tahon näkökulmasta. Kokonaisvaltaista elinkaarirajattelua ja tarkastelua tarvitaan ennen muutoksia. Tietoliikenneverkot ovat merkittävä kuntien, niiden yritysten ja loppukäyttäjien elin- ja vetovoimaisuuden kannalta. Tarpeet ovat nopeita. Ei verkkoja itselle tehdä, vaan loppukäyttäjille. Lakialoite KPL:ssä tähtää kieltämiseen, toinen laki ohjaa toimittamaan palvelua kohtuullisessa ajassa. Ei pitäisi mennä laissa raskaimman mallin mukaan. Yksi sääntely ei toimi kaikille yhtä hyvin.	Joustavuus ja ennakoitavuus – Uuden lainsäädännön ei tulisi lisätä byrokratiaa ja kustannuksia. Luvat pitäisi saada sähköisiin järjestelmiin, läpinäkyvyys sekä nopea käsittely. Lisäbyrokratiasta ja viivästyksistä maksut menevät asiakkaille. Kuntien kaupunkien perusyksikkö on kuitenkin asukas. Asukas maksaa kaupungin toimintaa ja on sen olemassaolon perusta. Yritykset ovat se toinen perusyksikkö. Ne tarvitsevat parhaat mahdolliset yhteydet, mitä voidaan tarjota. Tehdään ennakorakentamista hyvin paljon jo yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Kaikki haluavat välttää kustannuksia. Tässä onnistutaan jo ihan kivasti.	Toimintatapojen yhtenäistämisen – Prosessien ketteryys, ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys ovat tärkeitä tekijöitä nopeasti loppuasiakkaiden tarpeisiin vastaamisessa. Tällä hetkellä on paljon eroja kuntien ja kaupunkien toimintavoimissa. Osissa kunnissa välittyy valitettavasti vanhat prosessit ja vanhakantaisuus. Yleiset rakentamismääräykset olisivat paremmat, kuin kuntien omat mielivaltaiset määräykset + sakotus (= rahoitusautomaatti). Tietenkin jos esiintyy räikeitä puutteita, niin nämä ovat asia erikseen ja siihen pitää puuttua. Sakotus sinänsä on ok, jos ei toimita sääntöjen mukaan. Jos annetaan mahdollisuus, niin kohtuus pitää jotenkin varmistaa.	Suunnitelmallisuus – Ennakoitavuuden parantaminen olisi tärkeää. Helsingin YKT-prosessin on ollut todella hyvä. Operaattorit tulivat mukaan 2013 ja on päästy mukaan myös ohjelmointiin. Samaa toivoisi muille paikkakunnille. Näkymä tulevaisuuteen on tärkeää kuten myös ennakointi. Idealia olisi, että olisi yhteisesti hyväksytyt hyvät tavat toimia, eikä tule turhaan yllätyksiä.	Kohtuus ennallistamisessa – Viimeisen viiden vuoden aikana ennallistamisen velvoitteet ovat nousseet esim. asfaltoinnin laadun suhteen. Samaa havaittu myös viheralueiden osalta, ennen horsmaa ja sitten piti tehdä nurmetusta. Verkkojen rakentamisen kustannukset näkyvät kohonneina asiakashintoina. Kustannustaso on merkittävästi kasvanut vaatimusten nousun myötä. Joudutaan tekemään paikoin vaikeitakin ratkaisuja -> hankaloittavat verkonrakentamishankkeita, joskus jopa estäneet. Televerkkojen rakentaminen on kohtuullisen kevyttä -> onko iso osa epäonnistumisista tapahtunut raskaamman rakentamisen puolella? Ei kohdistettaisi rasitteita kevyemmän verkkojen rakentamiseen. Pitää muistaa myös monopoliaseema vs. kilpailuasetelma.	Tietoliikenneverkot palvelevat koko yhteiskuntaa. Tarve verkoille kasvaa koko ajan. Teknologian liittyminen kaikkeen ja sähköistyminen eivät ole vähentymässä tulevaisuudessa. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien merkitys on huomattava koko yhteiskunnan kokonaisedun kannalta. Tietoliikenneverkot ovat kuitenkin sitä yhteiskunnan yhteistä infraa. Ei niitä pitäisi nähdä haittana. Kuuluvat sinne kuin autot tielle. Tie- ja katualueita pitäisi pystyä hyödyntämään verkkoinfran rakentamiseen.
34	ELY-keskus, liikenne	Pääsääntöisesti toiminee hyvin. Ei hirveästi kosketuspintaa yleisille tiealueille. Lakiin lienee turha lähteä määrittelemään laatuvaatimuksia. Terminologia ja määritelmät tulisi päivittää. Työmaiden epäkohtien sanktiointimahdollisuus (14a§) mukaan.	ELY:n valvontavastuu – Tämä aiheuttaa hämmennystä Elyjen sisällä. Tästä vastuusta halutaan päästä yleisesti eroon. Ei tiedetä sisäisesti kelle kuuluu (L- vai Y -alueelle) eikä ole resursseja allokoitu tätä varten.	Teillä ja kaduilla tehtävät työt – samaa problematiikkaa on yleisten teiden osalta kuin katuverkollakin. Pitkä ketjutus, järjestelyt puolivillaisia ja tieto ei välity. Ohjeistus ei ole ongelma, vaan se, että mitä tapahtuu, kun asioita ei tehdä sovitusti. Monesti työmaa voi jatkua myös hallinnollisten rajapintojen yli (valtio/kunta).	Työnaikaiset liikennejärjestelyt – Yleisillä teillä tarkat vaatimukset. Kuntapuolella voidaan määrätä ylimääräisiä tarkastusmaksuja (170 €/kerta), jos rikkomuksia. Mutta onko kyseessä sopimus vai ei? Jos sopimus, niin ok. Mutta jos ei, niin asia on juridisesti hankala.	Lähtökohtaisesti joitakin rajapintoja on tähän lakiin ELY:n puolelta. Pääsääntöisesti yhteistyö ja sopiminen toimii hyvin. Vaatii jatkuvaa keskustelua ja yhteydenpitoa.		

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
35	Energiateollisuus ry.	Lain kehikko on fiksu ja sopivan väljä. Toimintotavat ovat osittain vakiintuneet. KPL laissa ei ole mitään rikki. Enemmänkin on ilmassa kysymys, että miten sitä lakia tulkitaan; miten kaikki tekisivät yhdessä samaan suuntaan. Ehdotukset pahimmillaan tarkoittavat sitä, että toimintaedellytykset voivat heikentyä merkittävästikin. Kuntien ehdotukset voivat vaikeuttaa verkkojen rakentamista ja nostaa kustannuksia. Voisi myös hankaloittaa muiden lakien noudattamista sekä niiden nojalla annettuja standardeja.	Lakien huomioiminen ja yhteensovittaminen – sähkö- ja kaukolämpöverkkojen rakentamiseen vaikuttavat omat lait ja standardit, jotka vaikuttavat tekemiseen. Näitä ei voida joka kunnassa ryhtyä määrittelemään. MRL §161 ja KPL §14a liittyvät oleellisesti yhtiöiden toimintaan. Kuntien ehdotuksen mukaisesti kunnille annettaisiin aivan liiallista toimivaltaa infratoimijoiden toiminnan säätelyyn. On jo olemassa säädökset laissa ohjaamassa. Toki meilläkin on intresseissä saada aikaan hyvää ja toimivaa infraa, mutta yhteistyössä tulisi tätä kehittää. Ajallinen rajoittaminen tulee olla verkonhaltijan itsensä hallinnassa.	Suunnitelmallisuus ja ohjelmointi – Jos kunnissa olisi paremmin pitemmän jänteen suunnitelmia, niin tämä auttaisi kovasti asiaa. Hyvästä ja koordinoitusta toiminnasta halutaan antaa vaatimuksia, mutta tyyppillisesti oma toiminta ei tätä vastaa. Ohjelmointia ja suunnitelmallisuutta tarvittaisiin kuntien osalta huomattavasti lisää. Yksiselitteinen vastuu on aina johdon omistajalta. Ilmeinen ristiriita, jos lähdetään vaatimaan tiettyjä tapoja, mutta ei otata vastuuta turvallisuudesta. Velvoite kunnille tehdä 10 v pitkän tähtäimen suunnitelmat pakottaisi ylläpitämään rekisteriä ja varaamaan resursseja. Pehmeät keinot ja yhdessä tekeminen tulee olla keskiössä.	Ennallistamisen kohtuullistaminen – Monesti vaaditaan vähän parempaa, kuin mikä oli lähtökohtana. Esimerkkinä yksi tapaus, missä tehtiin laskelma: kaivutyöt nousivat 70 prosenttia metriltä kiristyneiden määräysten myötä. Esimerkiksi asfalttia on jouduttu vähän laajemmaltiikin päällystämään. Tähän toivottaisiin reilumpaa kustannusten jakoa, ettei laskua sysätä rakentajille.	Vanhojen rakenteiden poistaminen – Näitäkin vaatimuksia meille tulee. Jos tähän liittyvää säädöksiä tulee lakiin, niin siten sitä luetaan ja vaaditaan. Tämä tarkoittaisi isoja kustannuksia. Sama koskee kaikkia verkkotoimijoita. Kustannusten nousu näkyy käyttäjähinnossa. Vanhan verkon poistaminen voi käytännössä tarkoittaa siten jakoa, ettei katu avata kahdesta kohtaan. Ei kannattavaa taloudellisesti.	Tiedonhallinta – Tarvittaisiin yhden luukun kautta tietoa. Nyt on monta eri systeemiä ja järjestelmää eri verkoista. Rassa se, että toimintamallit ja käytettävät järjestelmät ovat kovin kirjavat. Lupapistettä ja muita ohjelmia riittää.	Kuntien tulisi ymmärtää minkälaisia muita määräyksiä tulee rakentamiseen muista laista ja standardeista. Ei kunta voi alkaa tähän väliin säätämään. Ei tarvita kustannuksien nostoa, lisää vaatimuksia ja aikataulujen venymistä. Verkkoyhtiöt eivät voi luikerrella vastuistaan pois, koska sähkömarkkinalaki vaikuttaa taustalla.
36	VM	Erittäin etäinen suhde kp-lakiin. Tämän hankkeen myötä se on tullut tutummaksi. Laki on oman aikansa tuote. Luettavuus on huono. Hankalaa etsiä vastauksia kysymyksiin. Muutoksia on tehty aika paljon. Pitäisi kirjoittaa uudestaan auki. Perustelut pitäisi löytyä laista. Kohtuu hyvin ilmeisesti ja pitkään silti laki palvelut, mikä kertoo sinänsä jotain lain toimivuudesta.	Mahdollistava lainsäädäntö – Mahdollistava on se sana lainsäädännössä, mitä kannattaa käyttää hyväksi. Lain tulisi tarjota työkaluja, muttei pakota. Ei tulisi kuormittaa kuntia, joissa ongelmia ei ole havaittu. Keskeistä on se, että miten toimii eri kunnissa. Onko soveltamisessa hankaluuksia? Helsingin case -> onko tämä esimerkiksi lähinnä suurten kaupunkien ongelma? Miten pienemmät tähän reagoivat?	Tasapainoinen kokonaisuus – Laki on 1970-luvulla kirjoitettu ja kadut edellä on pitkälti menty. Tasapainoinen kokonaisuus on syytä miettiä tarkkaan. Esteettömyys ja pyöräilijän näkökulmat on saatava jatkossa paremmin lainsäädännössä esille.	Vaikuttavuus kuntatalouteen – Sinänsä lähtökohtaisesti on ihan ok, jos lakiin tulee uusi tehtävä ja laajennus, mikäli kunnalle on annettu mahdollisuus periä maksu. Tämä on ihan ok kuntatalouden kannalta. Jos joku uusi vastuu tulisi, johon kuluu aikaa ja rahaa, niin se voi laukaista kunta-valtio -rahoituksen suhteen uudelleen mietittäväksi. Mitä ne olisivat nämä tehtävät? Mitä saadaan muulla kuin lainsäädännöllä aikaan?	Tiedonhallinnan kehittäminen – Tätä kokonaisuutta ja siihen liittyviä vastuita pelätään ihan hirveästi kunnissa. Tässä on iso kysymys ja kokonaisuus kyseessä, joka vaatii laajaa keskustelua.	Omaisuuksien hallinta ja korjausvelka – Infra-asia on eri ministeriöiden alla oleva aihe. Osataanko pitää korjausvelka asiaa tarpeeksi esillä? Kokonaisuuden hahmottaminen ministeriöiden osalta tulisi olla ehkä parempaa. Strategisuutta pitäisi saada lisää.	Asukkaiden hyvinvointi on nousemassa esille voimakkaasti esille. Tämä vahvistaa kuntien elinvoimaa. Kuntalakikin sekin lähtee siitä, että asukkaiden hyvinvointi ja elinvoimaisuus ovat lähtökohtina. Hyvinvointi-infra käsite on vielä vähemmän tunnettu käsite.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
37	Fintraffic	Tiedonhallinta ei näy millään lailla vanhassa laissa, mikä on nykytiedolla iso puute. Kuitenkaan tätä asiaa ei ratkaista pelkästään digitalisaatiolla. On vain apuväline. Prosessit ovat se, mihin pitää saada muutos. Ei digitalisaatio ratkaise mitään, jos uusi tietojärjestelmä hankitaan vanhaan prosessiin. Pitäisi ensin laittaa prosessi kuntoon. Siihen sitten työkalut. Tietojärjestelmien räätälöinti vanhoihin käytäntöihin yleensä maksaa paljon. Ei mitään järkeä.	Yhteisen fokuksen ja tietojärjestelmien puute – Ei ole olemassa mitään yhteistä fokusta. Jokainen ELY-keskus ja kaupunki tekee vähän omia pilottejaan ja viritelmää, missä hukataan resursseja turhaan. Pienessä maassa tulisi olla yhtenäiset käytännöt ja yhtenäinen tietojärjestelmä. Väyläverkolla on jo olemassa valtakunnallisesti kattava järjestelmä. Kaikki työt pitäisi tänne lykätä. Mikä on ajokeli, tästä on meillä jo tietoa. Mikä on kunnossapitotaso -> tästä pitäisi olla tietoa myös tarjottavissa loppukäyttäjille. Yhteiset tietuemääritelmät tulisi saada. Iso konsulttijoukko porraa pilottien kimpussa, mikä luo pirstaloitunutta toimijakenttää.	Tiedonhallinnan vastuu – Katu- ja tienpitäjän tulisi olla vastuussa ja ilmoittaa ja vastata tietojen ylläpitämisestä. Lakiteksti pitää laatia siten, että se pakottaa tekemään tiettyjä asioita. Kuitenkin ei liian spesifi. Kunnossapidon tiedosta pitäisi saada jokin minimivelvoite. Kuntaliitto olisi ehkä ihan fiksu osapuoli tässä kysymyksessä. Esimerkiksi HAL:ssa Kuntaliitto on ollut hyvä kumppani.	Tiedonhallinnalla vaikuttavuutta – Mitä paremmin liikkumisen olosuhteista on informaatiota saatavilla, niin polttoaineen kulutus ja päästöt vähentyvät, kun ruuhkassa ajaminen vähentyy. Myös ennakkoiva talvikunnossapidolla on myös iso vaikutus päästöihin ja luonnon kuormitusta vähentävä vaikutus.	Ydintehtävänä meillä on ohjata liikennettä tietoon perustuen. Tuotetaan olosuhdetieto ja tilannekuva väylänpitäjille. Tieverkolle palvelu on jo olemassa. Tätä voisi laajentaa myös kaupungeille ja kunnille kattamaan. Urakkasopimukset ovat yksi keskeisimpiä kehittämisen alueita - > sinne pitää laittaa vaatimuksia tiedonhallinnalle ja puutteet tulee sanktioida kunnolla. Laadunvalvonnan automatisaatioon tulee päästä.		
38	Traficom, liikennejärjestelmä	Kunnossapitoei oikein panosteta, monesti tämä on poliittinen asia kunnissa. Raha ei valu kunnossapitoeen. Tämä laki on vähän erillinen siilon, jonka merkitystä ei ymmärretä. Sitominen maankäytön suunnitteluun prosessiin puuttuu.	Kestävän liikenteen edistäminen – Matkaketjuajattelu pitäisi ulottaa kunnossapitoeen saakka.	Tiedonhallinnan kehittäminen – Pelkästään kestävän liikenteen osalta saamamme data on hyvin kirjavaa. Data ei ulotu kunnossapitoeen saakka; hyvät mallit olisi hyvä saada aikaan. Kunnissa ei ole resursseja eikä tekijöitä. Valtiolta odotetaan tähän tukea, yhteisiä hankkeita on olemassa. Kaatumistapaturmien tilastointi puuttuu. Tietoa huonosti saatavilla. Olisi tärkeää saada tätäkin tietoa. Tiedolla pitäisi päästä ohjaamaan.	Tulevaisuuden haasteet – Uudet liikkumismuodot ja niiden tarpeet, citylogistiikan kehittyminen, automaatio ja autonomiset ajoneuvot, liikenteen sähköistyminen, uudet liikennepalvelut. Nämä tulisi huomioida myös kunnossapidon toiminnassa ja suunnittelussa. Onko kunnossapidossa näihin varauduttu? Miten tämä näkyisi lain tasolla?	Heikommassa asemassa olevien tarpeet – Esteettömyysasiat nousevat paljon esille. Kunnossapitoeen pitää vahvemmin tuoda tätä näkökulmaa esille. Väestö ikääntyy. Kunnossapidon merkitys ei ainakaan vähene.	Ilmastomuutos, luontokato, viheralueet – Näistä asioista keskustellaan paljon. Viheralueiden ja viihtyisyyden merkitys nousee. Entistä enemmän kestävyyspuoli nousee esiin prioriteettina. Asukkaille tärkeää päästä virkistytymään lähellä ja asuinalueiden viihtyisyys. Kokonaisuutta pitäisi tarkastella paremmin ilman siiloja.	Traficom on tuottamassa liikennejärjestelmärajapinnassa dataa, ja materiaaleja, miten kestävä kehitystä tuetaan ja edistetään kaupunkiseuduilla. Tässä on pientä vääntömomenttia olemassa kaupunkien suuntaan.
39	Väylä	Isoin kysymys on ehkä, että laki on vanha ja ei toteudu jalankulun kannalta toteudu oikein hyvin asiakasnäkökulmasta. Eri käyttäjäryhmiä ei ole huomioitu nykyisessä lainsäädännössä. Eri näkökulma on ollut 1978. Liikkumisen edistämisen näkökulma on tärkeä. MRL:n pykäliin jos voidaan samalla vaikuttaa, niin hyvä juttu.	ELY:n valvontavastuu – Vastuuta pidetään epärealistisena -> tämä voisi ottaa pois tulevassa uudistuksessa.	Jalkakäytävien talvihoito – Tontinomistajan velvollisuutta talvihoidosta tulisi muuttaa -> saataisiin muutosta parempaan jalankulun ja esteettömyyden näkökulmasta. Tosin resurssit pitää huomioida. Rahallisesti tiukkaa on kaikilla ja voi olla haasteellinen kuvio toteuttaa.	Vahingonkorvausvastuut – vahingonkorvausvastuu on aika ankara. Valtiolle myös on tullut maksu, jos ei ole ollut näyttöä. Käytännössä aina maksetaan. Laatuhavaintoja ei oikein ole. Mitä on dokumentoitu, se ratkaisee. Ei ole tasapuolinen, jos vertaa tieliikenteeseen. Mikä on käyttäjän vastuu?	Kunnossapidon laatutaso – Pitäisikö paremmin määritellä laissa? Maanteiden puolelta voisi lainata määritelmiä: "on oltava hyvätaisoista". Oma maailmansa kyllä. Minkälaista tasoa oikein on syytä odottaa eri käyttäjäryhmien osalta? Vai muovautuuko taso oikeuskäytäntöjen myötä?	Kaivutöiden hallinta – Katuverkolla vaikutus on merkittävämpi katutöiden osalta. Ei ole keinoja puuttua, hallintopakko on hidasta ja hankalaa kaupungilla. Väyläverkolla vähän vähäisempää, mutta sama problematiikka lainsäädännössä yleisillä teillä. Akuutteihin tilanteisiin ei voi oikein puuttua. Nykyinen malli ei ole tehokas viranomaiskeino. Maantiepulella kaapelijuttujen osalta mietitty myös sanktioita.	

Nro	Haastateltu tah	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
40	LVM	Uusi laki voisi olla tarpeen kirjoittaa uudestaan ja kokonaisvaltaisemmin. Nykyisen lain rakenne on oman aikansa tuote. Jos halutaan uusia näkökulmia, niin koko lain uudistaminen on tarpeen. Ei kovin pitkä ole nykyinen laki. Esille tulleet nostot puoltavat koko lain uudistamista. Pistemäisiä uudistuksia ei kannata tehdä. Koko paketti uusiksi.	Lakien yhteensovittaminen – Nykyisillä valvontaviranomaisilla on keinoja, mutta hallintatason tehokkuus ei toteudu. Kriminolisointipuoli on aikansa elänyt, eikä enää toteudu tehosteena. Vietävästi harmittaisi, jos lakia ei saada liitettyä kiinteämmin osaksi liikennelainsäätelyä.	Kokonaisuuden tarkastelu – Kokonaisuuden katsominen liikenneväyliä koskevaa sääntelyä liittyen. Selkeys ja modernisointi. Nollavisioinkin puolesta lakiin tarvitaan vaatimus jostain tasosta laadun kannalta – haastavaa, mutta saisi kuitenkin esille ne näkökulmat, jotka ovat relevantteja. Ympäristönäkökulmat ja kestävän kehityksen vaatimukset ja näkökulmat tulee olla mukana. Kokonaisuuden tarkastelu olisi toivottavaa; suunnittelusta lähtien ja termit kuntoon samalla. MAL -sopimukset -> valtio tulee rahoittajana mukaan, niin olisi tarve nojata johonkin.	Digitaalisuus – Pitää huomioida uudistuksessa. Maantienlain mukaan tiedon tuottaminen ja ylläpito on osa tienpitoa. ITS direktiivin myötä tulee velvoitteita tietojen tuottamisesta kunnille, mm. katujen ja kaislojen sulut, työmaat kuuluvat näihin. Missä laissa pitää säätää mistäkin – tämä on hyvä miettiä. Tiedon pitää olla luotettavaa ja hyvälaatuista. Yhdessä tekeminen olisi äärimmäisen tärkeää, kansallisestikin. Pyörää ei kannata keksiä uudestaan. Toimintamallien muutos tarpeen, kuten myös keskustelut ja yhteistyön tekeminen.	Sanktiointi – Vahingon tuottamiset on syytä jättää rikosoikeuden piiriin. On syytä huomioida, että puhtaanapölyssä on liittymäpinta jätelakiin. Poliisi liittyy myös roskaamiskielon valvontaan. Roskaamiskielon vähäisestä rikkomisesta seuraa rikesakko. On syytä muuttaa roskaamissakko pysäköintivirhemaksun tyyppiseksi? Kriminalisointi vain tiettyissä tapauksissa lienee paikallaan. Nämä on syytä huomioida ja tarkastella osana kunnossapitolakia.	Uudet liikennemuodot – Kevyet sähköajoneuvot ovat massiivinen liikkumismuoto jo nyt. Tulee huomioida, mutta miten? Yhteensovittamisen näkökulmasta muun lainsäädännön kanssa on paikallaan. Kaupunkiympäristöt muuttuvat, käyttäjiä tulee lisää. Kansallinen lainsäädäntö pitää saada mukautettua siihen, että laitteita ja koneita voitaisiin käyttää ja voidaan tukea kehitystä. Tieto on keskeinen asia. Tienlainsäädännön osalta edellytetään kehittämistä ja edistämistä.	Kadut ovat kiinteä osa liikennejärjestelmää, mikä kuuluu LVM toimialueeseen. Samoin nol-lavisio toteutuminen. KPL on oleellinen osa tätä ketjua, jotta liikkuminen olisi turvallista kaikille. Turvallisuuden lisäksi vielä nousee esille kestävä liikkuminen ja kestävä liikennejärjestelmä. Ympärivuotinen toimivuus, etenkin talveen liittyy paljon näkökulmia. Lisäksi digitalisaatio ja sen kehittäminen osuu meille.
41	Traficom, verkostot	Vanha laki ja aikakin edellyttää uudistamista. Rakennetun ympäristön tietojärjestelmän kehittämisestä vastaa myös YM. Selkeä rajapinta tähänkin lakiin. Sinänsä ei ole meille niin tuttu ja keskeinen laki. Joitakin kaikuja kumpuaa meillekin päin.	Yhteisrakentamisen tiedonhallinta – verkkotieto.fi palvelu on laajentunut kattamaan myös laajemmin asioita, kuin laki edellyttää. Yhteisrakentamisessa on tästä paljon hyötyjä nähtävissä. Potentiaalinen kehittämiskohde. Tietojen saaminen kunnista on äärimmäisen haastavaa. Järjestelmät ja järjestelmätoimittajien rajapinnat -> mahdollisuuksia tulisi luoda tietojen siirroille. Monipuolinen tieto yhdestä paikasta helpottaisi kaikkea tekemistä ja hankkeiden sujuvoittamista. Tiedon reaaliaikaisuus on tärkeää.	Viestintäverkkojen kehittämisen huomioiminen – Viestintäverkot kehittyvät nopeasti ja niiden laitteisto samoin. Esimerkiksi voi tulla tukiasemia eri liikenneväylien lähellä omina rakenteina tai liitettyinä jo olemassa oleviin rakenteisiin. Nämä on syytä huomioida kunnossapidon toiminnoissa. Voivat olla myös mahdollisuus kunnossapidon tiedonhallinnan kehittämiselle datan keräämisen välineinä.	Liikenteen automatisaation vaatimukset kunnossapidolle – Ympärivuotinen autonomia vaatii ajankohtaista ja luotettavaa tilannetietoa olosuhteista (tietyöt, kp-taso). Esimerkiksi robotit jumittavat nyt tiettyömailla tai liikennevaloissa.	Korkeat osaamisvaatimukset – oli kyse sitten kunnossapidosta tai mistä tahansa, niin tulevaisuus vaatii toimijoilta kautta linjan uutta osaamista, niin valvojalta, toteuttajilta kuin tilaajaltakin. Osaaminen ja sen vaatimukset ovat korkeat! Asioita pitäisi pysytellä miettimään samanaikaisesti ja kokonaisvaltaisesti. Suunnittelun merkitys korostuu. Toteutuksessa valvonnan merkitys ja sen osaamisen merkitys korostuu. Tätä havaittu mm. mikrosuhauksen yhteydessä.	Passiivisen infran hallinta – Passiivisen infran asiantuntijaryhmä miettii näitä asioita. Tässä kokonaisuudessa on se haaste, että maan alla on usean eri infraomistajan omaisuutta, joiden elinkaaret ja syklit ovat eri pituisia.	Ylipäätään Traficomissa liikenteen puolelta (ja muutenkin) on kovia päästö- ja ympäristöta-voitteita. Nämä ovat poikkitie-teellisiä teemoja, jotka on syytä nostaa esille keskusteluissa.

Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
42	ITS Finland	Nykyisessä lainsäädännössä ei ole tietoon ja tiedon hallintaan viittauksia. Lakiin jos saisi jotain linjauksia ohjaamaan tiedon hankintaan, ylläpitoon ja jakamiseen.	Yleiset tietojärjestelmät – Pahimmillaan kaupunki tai kunta ajattelee, että tarvitaan tietojärjestelmä ja jokainen tekee omansa, ja vähän eri lailla. Tämä on iso ongelma. ITS direktiivin päivityksen myötä tulee veloitteita datan keruulle ja ylläpidolle. Kyse on siitä, että löytyisi datalle paikka, josta tietoa voisi monipuolisesti hyödyntää.	Muutosvastarintaa esiintyy – Digitalisaation eteenpäin meneminen toimialalla on halusta kiinni. On totta, että ei tällä hetkellä ole välttämättä osaamista ja resursseja. Resurssit ovat lopulta aina allokointikysymys.	Tiedonhallinnan organisointi – Kuntaliitto on olemassa -> pystyisi ihan hyvin rakentamaan systeemin, jonka yhdessä kilpailuttaa ja sopii kuntien kanssa. FinTraffic:n kanssa voisi olla yhteistyötä. Tosi kustannustehokkaasti saa nykyään dataa, kun rajapinnat ovat olemassa. Datan saanti ei ole ongelma.	Joukkoistamisella dataa liikkuu – Tätä on jo tehty kaupungeissa. Pienellä ”porkkanalla” tuotetaan tietoa kännyköillä tietojärjestelmään. Teknologia on jo olemassa, ja kehittyy koko ajan. Pitäisi määritellä, mitä tietoa tarvitaan kunnossapidon prosessin ohjaamisen näkökulmasta. Jo nyt löytyy joukkoistettuun dataan liittyviä palveluja mm. pölyallergisille.		Datapohjainen päätöksenteko säästää enemmän kuin vie. Kunnalla ei ole verkkoa analysoitu eikä ylläpidetä tietoa -> tehdään pistemäisiä ratkaisuja. Tiedolla johtaminen oleellinen asia. Ei datan kerääminen ja ylläpito ei ole ydinfysiikkaa.
43	Tampereen yliopisto	Nykyisestä laista puuttuu paljon elementtejä, mikä on ohjannut toimintaa siiloutuneeseen suuntaan. Elinkaariajattelu ja loppukäyttäjien tarpeet eivät välity laista.	Tiedonhallinnan kehittäminen – Mitä tietoa pitää ja kannattaa kerätä, mitä tiedolla tehdään ja miten se hyödynnetään? Näihin kysymyksiin tulisi kunnossapidon osalta vastata, jotta voidaan ohjata toimintaa tiedolla. Tarpeita on monia eri käyttäjä- ja liikkujaryhmillä.	Ennakoiva kunnossapito – Nyt tehdään ”reikä hampaassa - paikataan se ” mentaliteetilla. Tästä pitäisi päästä eteenpäin. Reikiä on nykyään liikaa. Automaatiota ja koneäly tulee varmasti auttamaan tässä asiassa.	Suunnittelemttomuus – Koko elinkaarta pitäisi miettiä paremmin. Miten tämä palvelee loppukäyttäjää? Tarpeista pitäisi lähteä liikkeelle, eikä tilaajan tarpeista. Tilannetta pitäisi purkaa loppuasiakkaan suunnasta. Tietoa suunnitteluun tarvitaan myös kunnossapidon puolelta. Voisiko kunnossapidon suunnitelmallisuutta tuoda mukaan lakiin? Korjausvelka ja kunnonhallinta, lumilogistiikka ja kuivatus isoja asioita, joilla on vaikutusta käytännön toimintaan.	Palvelun laadun nosto – Koko laatuasia on myös yksi iso kokonaisuus. Tämä on osin jo parantunut paikoin, mutta saisiko tätä jotenkin lakiin muovailtua? Esim. laatupalaverit, sopimiset, raportoinnit, käytännöt?	Jalkakäytävien talvihoito – Jalkakäytävät ovat kaupungin infraomaisuutta... Miksi jalkakäytävä talvihoito on talonyhtiöillä?	Tampereen yliopiston vetämänä on menossa kunnossapidon digitalisuuden kehittämisen hankkeita, joissa on kaupunkien mukana. Asenneilmapiirissä on paljon kehitettävää. Toimialalla on paljon vanhakantaista asennetta, joka hidastaa kehitystä. Ruotsin ”hymyilevä aurakuski” -hankkeeseen verrattuna ollaan vielä kaukana siitä, että tiedotetaan kenelle ja miksi asioita tehdään.

Nro	Haastateltu tah	Arvio lain toivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa
44	Sitra	Laki on outo ja uusi tuttavuus.	Tiedonhallinnan kehittäminen – Ympärikuotisen kestävän liikumisen edistämiseen tarvitaan reaaliaikaista tietoa eri käyttäjäryhmillä. Tämän toimialan tietopalvelujen kehittäminen on myös kansallisesti merkittävä mahdollisuus elinkeinojen ja kilpailukyvyyn näkökulmista. Big data -palveluja tulisi kehittää myös talvisten ja ympärikuotisesti kestävien kaupunkien lähtökohdista.	Tulevaisuuden kaupunki – Ilmastonmuutoksen ja sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen edellyttävät vihreämpää ja vihreämpiä kaupunkia. Luonnon monimuotoisuuden lisääminen, kaupunkien viilentäminen ja hiilinielujen kasvattaminen tulisi näkyä suunnittelussa ja kunnossapidossa. Näiden asioiden painoarvo vain kasvaa tulevaisuudessa.	Kiertotaloutta kunnossapitoon – Talven elementtien hyödyntäminen esimerkiksi kaukokylmän, viihtyisyyden tai yhteisöllisyyden näkökulmista. Liukkaudentorjunnan materiaalien kierrätys.	Vaikuttavuus huomioon – Nykyiset toimintamallit voivat aiheuttaa halutuille tavoitteille päinvastaisia vaikutuksia. Kestävä kehitys, terveyden edistäminen, hiilineutraalius ja luonnon monimuotoisuuden lisääminen tulisi osaltaan myös ohjata toimintamallien kehittämistä. Esimerkiksi seipelin kylvemisen vaikutukset palvelutasoon, turvallisuuteen, liikkuksen määrään ja hengitysilman laatuun.	Yhteisvastuullisuus – Osattiinko ennen sopeutua paremmin? Nyt odotetaan etenkin kerrostaloissa asioiden tapahtuvan jonkun toimesta. Resurssit eivät välttämättä riitä kaikkeen – mitä yksilöt voisivat tehdä yhteisten asioiden eteen? Joukkoistaminen / parveistaminen -ajatuksena taustalla...	Ei oikein ole ollut tartunta-pintaa lakiin. Lähestymme paljon asioita yksilön valintojen kautta.
45	Pelastuslaitokset (Oulu, Espoo, Helsinki)	Huonosti tunnettu laki, ja alhaale arvostettu asia koko kaupunkiympäristön suunnittelun prosessissa. Suunnittelemattomuus näkyy meillä käytännön ongelmilla. Tiedon välittäminen toinen ongelma; ei tiedetä mitä missäkin tapahtuu. Kunnossapidon taso heikko etenkin talvella, mikä aiheuttaa saavutettavuusongelmia ja riskitilanteita. Näihin asioihin pitäisi pystyä ainakin lainsäädännöllä saamaan jotain ryhtiä.	Kaivutöiden hallinta ja tiedonvälitys – Kesä koittaa, niin kadut avataan. Me tarvitsemme tietoa: mitä, missä ja milloin. Sisäisen yhteistyön paikka osittain kyllä, mutta tilannekuvan ylläpito yleisesti olisi tärkeää ja mitä on tulossa jatkossa. Heti kun katuja avataan, niin meille tarkoittaa, että asiakkaan tavoittamisaika kasvaa. Suunnitelmat tulisi saada synkronoitua siihen malliin, että ei koko ajan avata katuja. Vaikuttaa siltä, että kohtuullisen helpoin perustein katuja avataan. Rakentamislainsäädännössä määrätty toinen pelustusreitti voi hävitä katutöiden vuoksi. Saavutettavuus ongelma, mutta myös pelastustoiminnan kannalta ilmenee ongelmia.	Kunnossapito ja saavutettavuus – Talviaikaan kadut kapenevat, lunta joka paikassa. Pientaloalueet ja alempi katuverkko voi olla viikkokausia huonosti saavutettavissa. Iso haaste katuverkolle liikumiselle mielle ja ihan kaikille. Risteyksien huonot näkyvät lumikasojen takia aiheuttavat onnettomuuksia. Saamme pitää puoliamme, että tiivistyvässä kaupunkirakenteessa saadaan toiminnan kannalta tärkeät tilavaatimukset toteutettua. Toivottavasti saataisiin lakitasolle kirjausta lumitilojen vaatimuksista ja tilan varaamisesta.	Suunnitelmallisuuden puute – Ei ole kunnossapidon syy, kun rakentamisessa tehdään virheitä. Katualue rakennetaan, viemäri-laitos avaa ensi vuonna, sitten vesilaitos ja sen jälkeen verkko-yhtiö laittaa uuden kaapeli, jonka jälkeen katu on valmis suljettavaksi. Huonosti tunnettu laki, jolla on huono arvostus. Huonosti tehty rakentaminen aiheuttaa kunnossapidolle ongelmia. Pitäisi pystyä suunnitteluvaiheessa vaarautumaan paremmin, etenkin säiden ääri-ilmiöiden odotetun kasvun myötä. Juurisyy on kaavassa. Myös mm. käytettävän kaluston mitat ovat kasvaneet. Tiukkaa tekee monessa paikassa. Maankäyttöön liittyvään lakitekstiin voisi laittaa viestiä, että koko prosessi tulisi saada haltuun. Lumitilat tulisi myös suunnitella olosuhteiden mukaan.	Kokonaisuuden huono hallinta – Monia ristiriitaisia tavoitteita eri osapuolilla. Kiinteistö haluaa tiiveyttä, me tilaa toimia. Eri kunnossapittäjät auraavat toisten väylille. Talvihoiton pirstaloituneisuus hankaloittaa meidän toimintaamme. Aitoa vuoroaikutusta tulisi saada koko prosessiin. Lausuntojen antaminen on väärä tapa. Aito vuoroaikutus, avoin keskustelu ja sen mahdollistaminen olisi aivan ytimessä ongelmien välttämiseksi. Meidän osaamisemme ja toimivallan rajat tulevat prosessissa äkkiä vastaan. Myös kunnossapittäjiltä ja katusuunnittelun yhteistyötä tarvittaisiin enemmän.	Uudet liikennemuodot – Jatkoissa kaupunkiraideliikenteen kasvu jatkuu. Raiteiden soveltaminen olemassa olevaan kaupunkiympäristöön ja niiden huomioiminen kunnossapidossa. Rajapinnat on syytä määrittää; nyt toinen heittää lumet katualueelle ja katualueelta taas raideliikennepuolelle. Tulevina vuosikymmeninä muut kaupungit tullevat perässä. Skuutit toinen jo jonkin verran esille tullut asia. Pelisääntöjä tarvitaan.	Pelastuslaitoksille on omat aikarajat, missä ajassa tulee pelastuspaikalle päästä. Esimerkiksi 6 minuutissa pitäisi päästä tekemään tehtäviä. Monesti tietyt lisäävät aikaa – tai kunnossapidon huono laatu. Pelastuslaitoksille tulee sitten AVI:lta uhkasakkoja. Monesti taustalla on meistä johtumattomia syitä, tai se ettei tieto kulje. Heti kun katuja avataan, niin meille tarkoittaa että asiakkaan tavoittamisaika kasvaa.

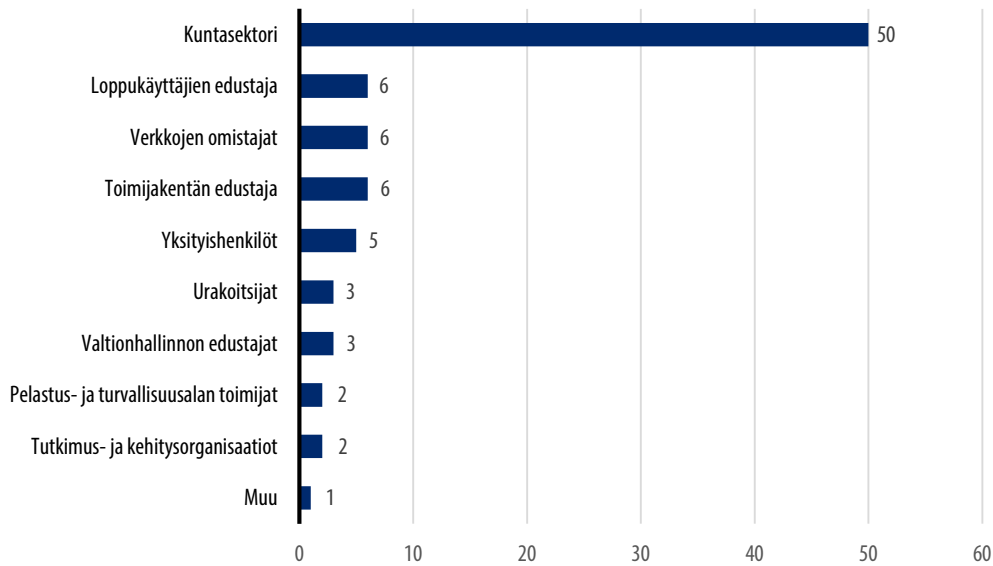
Nro	Haastateltu taho	Arvio lain toimivuudesta	Tarve 1	Tarve 2	Tarve 3	Tarve 4	Tarve 5	Muuta huomioitavaa	
46	Hätäkeskuslaitos	Aika outo laki meille kaikinensa. Ei ole tullut vastaan. Ei ohjaa meidän toimintaamme.	Keskitetty tiedonhallinta – Olisipa hienoa, jos olisi käytössä karttamateriaali, joka päivittyy reaaliaikaisesti, ja se voisi ohjata yksiköitä automaattisesti. Nykyisin meidän järjestelmämme päivittyy 4 kertaa vuodessa. Me emme ole tietotoimisto, mutta jos voisimme tietoa hyödyntää automaattisesti omissa toiminnassamme, niin sehän olisi sangen upeaa.			Vaaratilanteiden määrittäminen – Kunnossapidon toimimattomuus aiheuttaa vaaratilanteita ja myös onnettomuuksia. Tällä hetkellä ei ole kerättyä tietoa kunnossapitoon liittyvistä vaaraelementeistä mihinkään paikkaan. Mitä tietoa tarvittaisiin millekin käyttäjäryhmille? Voiko nämä olla lakiin kirjattavia asioita? Olisi järkevää, että olisi yksi paikka tiedolle, ja vastuut pitäisi olla tiedon ylläpidosta selkeät. Nopeasti ilmoitettua ja näin tieto leviäisi ja estettäisiin onnettomuuksia.			Tiedonhallintaan kiteytyy meidän näkökulmastamme koko laki.
47	Poliisihallitus	Ei ole kovin usein tullut asia meille. Jotain kunnossapitoon liittyviä tapauksia tulee esille aina silloin tällöin. Vuodesta 2008 alkaen arkistoista löytyi 8 kunnossapitolakiin liittyvää tapausta. Enemmän näyttäytyy liiketurvallisuuden vaarantumisen kautta meille päin.	Lain vastuut selviksi – Lakiin tulisi saada selkeämmin esille, kuka taho vastuu mistäkin asiasta. Nyt saadaan etsiä vastuullista "kissojen ja koirien" kansalaista, jonka velvollisuuksia ei tunneta. Esimerkiksi jalkakäytävien puhtaanapito -> kaupunki on osin ottanut hoitaakseen. Epätietoisuutta paljon esiintyy, mitä kuuluu kenellekin ja kenen vastuu lopulta on.	Lakien yhteensovittaminen – Tieliikennelaissa on mahdollisuus antaa rikesakkoja käyttäjille. Case "pyöräiden jatkeet" ja siihen liittyvä siirtymäaika. Tuli kuolemantapaus ja ei ollut kaupunkin toimesta toimittu vaarallista siirtymäajan puitteissa. Virheellinen toiminta kadunpidossa -> rikosnimike liikenteen vaarantaminen ei toimi tässä tapauksessa. Tulisiko olla kadunpitäjään liittyviä maksuja ja sanktioita?	Kuntien sakotusoikeus – Rikesakot toimivat poliisiin alaisuudessa. Voisi olla ihan toimiva käytäntö, että kunnilla olisi sakotusoikeus, jos se onnistuu juridisesti. Kaivulupien yhteydessä tulisi toimijoilla olla jo tietoa siitä, minkä suuruisen sanktion on, jos ei toimi määräysten mukaisesti.	Yhteistyö lain valmistelussa – Kokemuksiemme mukaan YM ja LVM välillä keskusteluyhteys ei toimi, mikä nähtiin uuden tieliikennelain valmistelussa. Tahoilla on eri näkemyksiä, mikä näkyy sitten yhteistyön ja lain valmistelun ja yhteensopivuuden heikkouksina. Esimerkkinä mainittakoon Tieliikennelaki 188S: "Kun tiellä tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on tie varustettava tarpeellisilla liikenteenohjauksilaitteilla", mutta mitään sanktiota ei ole, jos näin ei toimita.			

Liite 4. Internet-kyselyn tuloksien yhteenveto

Kyselytutkimuksen toteuttaminen

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin avoin internet-kysely toteutettiin haastattelujen pitämisen jälkeen syyskuussa 2022. Kyselystä tiedotettiin Ympäristöministeriön www-sivuilla sekä ohjausryhmän jäsenten omien tiedotuskanavien kautta. Kyselyn kysymysten asettelu ja vastausten strukturoidut vaihtoehdot laadittiin haastatteluissa esille tulleiden teemojen perusteella. Määräaikaan mennessä kyselyyn saatiin 79 vastausta. Suurin osa (63 %) vastauksista tuli kuntien edustajilta kuvion 5 mukaisesti.

Kuvio 5. Kyselyyn vastanneiden henkilöiden määrä edustamansa tahon mukaan jaoteltuna (n=79)



Kunnossapitolain tuntemus, käyttö ja lain toimivuuden arviointi

Vastaajia pyydettiin ensin arvioimaan omaa kunnossapitolain tuntemustaan, käyttöönsä ja mielipiteitään lain toimivuudesta väittämien avulla. Vastaajat antoivat väittämiin oman arvionsa asteikolla yhdestä viiteen, missä yksi (1) tarkoitti, ettei väittäjä pidä paikkaansa ja viisi (5) tarkoitti väittämän pitävän paikkansa. Vastausten tulokset on esitetty taulukossa 9.

Kuntasektorin edustajille kunnossapitolaki on tuttu ja se vaikuttaa myös usein omiin työtehtäviin (ka=3,62). Muille kyselyyn vastanneille laki on etäinen, eikä vastausten jakauman perusteella vaikuta juurikaan heidän työtehtäviinsä. Poikkeuksena muiden kuin kuntasektorin vastaajien ryhmästä erottuvat loppukäyttäjien edustajien (n=6) kunnossapitolain hyvä tuntemus (ka=3,67) sekä verkoston omistajien (n=6) lain tulkintojen vaikuttavuus omiin työtehtäviin (ka=3,83).

Taulukko 9. Kyselyn väittämä lain tuntemuksesta ja käytöstä sekä vastauksien keskiarvot asteikolla 1-5 vastaajaryhmittäin esitettynä (1= ei pidä paikkaansa, 5 = pitää paikkaansa), n = 79

	Tunnen hyvin nykyisen kunnossa- ja puhtaana-pitoa koskevan lainsäädännön	Kunnossa- ja puhtaana-pitolaki ja sen tulkinnat vaikuttavat työtehtäviini usein	Tunnen omaan asemaani tai työhöni liittyviä kunnossa- ja puhtaana-pitolain oikeustapauksia	Tutustuin tarkemmin kunnossa- ja puhtaana-pitolakiin tämän lain uudistushankkeen myötä
Kaikki vastaukset (n=79)	3,50	3,62	3,01	2,68
Kuntasektori (n=50)	3,85	4,19	3,27	2,59
Muu kuin kuntasektori (n=29)	3,00	2,69	2,74	2,75

Vastaajia pyydettiin arvioimaan kunnossapitolain toimivuutta antamalla arvosanan väittämisiin asteikolla yhdestä viiteen, missä arvosana yksi (1) tarkoitti "olen eri mieltä" ja arvosana viisi (5) tarkoitti "olen samaa mieltä". Väittämään "Nykyinen kunnossapitolaki on mielestäni toimiva kokonaisuus" saatujen vastausten keskiarvo oli 2,87.

Taulukko 10. Kyselyn väittämä lain toimivuudesta sekä vastauksien keskiarvot asteikolla 1–5 vastaajaryhmittäin esitettynä (1= olen eri mieltä, 5 = olen samaa mieltä), n = 79

	Nykyinen laki on mielestäni toimiva kokonaisuus	Nykyisen lain terminologia ja määritelmät ovat toimivia	Lakia ei tarvitse kokonaan muuttaa, mutta eräät kohdat tai säännökset kaipaavat uudistamista	Laki on uudistettava kokonaisuudessaan, osittainen muuttaminen ei riitä
Kaikki vastaukset (n=79)	2,87	2,94	3,67	2,38
Kuntasektori (n=50)	2,86	2,96	3,81	2,25
Muu kuin kuntasektori (n=29)	2,98	2,97	3,58	2,70

”Muu kuin kuntasektori” ryhmän sisältä voimakkaimmin samaa mieltä lain toimivuudesta olivat verkoston omistajat (ka = 4,0). Toimimattomimpana nykyistä kunnossapitolakia pitivät loppukäyttäjien edustajat (ka =2,33). Nykyisen lain terminologian ja määritelmien toimivuuteen oltiin hieman enemmän tyytymättömiä kuin tyytyväisiä. Lain eräiden kohtien uudistaminen sai kaikkinsa enemmän kannatusta kuin lain kokonaan uudistaminen. Penseimmin kokonaisuudistukseen suhtautuivat verkkojen omistajien edustajat (ka=1,17), kun taas turvallisuus- ja pelastusalan edustajat kannattivat kokonaisuudistusta vahvasti (ka=4,5).

Vastaajat olivat keskimäärin tyytymättömiä kunnossapitolain nykyisten velvoitteiden valvontaan ja sanktiointiin, kunnossa- ja puhtaanpidon vastuiden jakoon sekä kaduilla ja yleisten alueilla tehtävien töiden säätelyyn. Kuntasektorin vastauksissa näkyi tyytymättömyys nopean reagoinnin mahdollistavan sanktioinnin puute nykyisestä lainsäädännöstä (ka=1,96). Yksityishenkilöt (ka=1,5) ja urakoitsijoiden edustajat (ka=1,67) olivat kuntasektorin edustajia vieläkin tyytymättömämpiä. Kautta linjan positiivisempia arvosanoja lain toimivuutta koskemiin väittämiin antoivat verkostojen omistajien edustajat (ka=3,7).

Taulukko 11. Kyselyn väittämä lain osa-alueiden toimivuudesta sekä niihin vastauksien keskiarvot asteikolla 1–5 vastaajaryhmittäin esitettynä (1= olen eri mieltä, 5 = olen samaa mieltä), n = 79

	Nykyisen lain velvoitteiden valvonta ja sanktiointi on toimiva kokonaisuus	Nykyisen lain esittäminen ja puhtaanapidon vastuiden jako on selkeä	Nykyinen laki toimii hyvin kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden säätelyssä	Nykyinen lainsäädäntö kattaa hyvin kaikki kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt	Nykyinen lainsäädäntö toimii hyvin muiden katuja ja muita yleisiä alueita koskevan lainsäädännön kanssa	Nykyinen lainsäädäntö hidastaa, hankaloittaa tai kuormittaa toimintaani tai työtäni	Nykyinen lainsäädäntö ohjaa hyvin keskeisten minulle tai edustamalleni organisaatiolle tärkeiden tavoitteiden toteutumista
Kaikki vastaukset (n=79)	2,14	2,55	2,52	2,70	2,63	2,91	2,95
Kuntasektori (n=50)	1,96	2,57	2,45	2,65	2,57	3,02	2,88
Muu kuin kuntasektori (n=29)	2,38	2,54	2,70	2,80	2,76	2,70	3,00

Väittämien jälkeen kyselyyn vastanneilla oli mahdollisuus kommentoida nykyisen kunnossa- ja puhtaanapidon lainsäädännön tai sen tulkinnan toimivuutta tai ongelmia. Valittuja poimintoja jätetyistä kommentteista on esitetty taulukossa 12. Kyselyn yhteydessä annetussa vapaassa palautteessa nousivat esille useimmin seuraavat teemat:

1. Kuntien ohjauksen ja sanktiointikeinojen puuttuminen kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden osalta (kuntien näkökulma kaivutöihin)
2. Yhteistoiminnan ja ennakoitavuuden parantaminen ja yhteisten käytäntöjen ja järjestelmien käytön aikaan saaminen kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden osalta (verkoston omistajien näkökulma)
3. Nykyisten kunnossa- ja puhtaanapitovastuiden ja niiden valvonnan vastuiden epäselvyydet, jalkakäytävien väliinpuotoajan asema lainsäädännössä
4. Uusien liikkumismuotojen tuomien haasteiden ja tarpeiden huomioiminen lainsäädännössä
5. Heikommassa asemassa olevien loppukäyttäjien tarpeiden puuttuminen laista, nykyinen lainsäädännön mahdollistaa ihmisten eriarvoisen kohtelun eri kunnissa
6. Lain terminologian ja määritelmien epämääräisyydet
7. Lakien yhteensovittaminen, MRL, KPL, tieliikennelaki, kiinteistönmuodostamislaki, jätelaki, jne.

8. Katualueiden työmaat ja huonot liikennejärjestelyt sekä erittäin pitkät kestot / toistuvuus ja niiden haittavaikutukset
9. Kadunpitäjän ankara vahingonkorvausvastuu, liikkujan vastuu ja liukastumistapaturmat.

Taulukko 12. Poimintoja kommentteista koskien kunnossapitolain toimivuutta tai ongelmia

Kommentoija	Kommentin sisältö
Kuntien edustaja	Kunnossapito- ja puhtaanapitovelvoitteet ovat osin häilyviä ja epäselviä, osin ehkä myös epätarkoituksenmukaisia. Lakiuudistuksen yhteydessä näitä osa-alueita on syytä selkeyttää ja täsmentää. Myös yleisillä alueilla tehtäviä töitä ja niistä ilmoittamista (luvanvaraisuus) on tarpeen päivittää. Esimerkiksi töiden aloittamisen salliminen ilman kuntien suostumusta 21 vrk:n kuluttua ilmoituksesta, mikä on käsitteämätöntä. Nykyinen laki vaatii lukijaltaan yleisesti ottaen syvällistä paneutumista ja asiantuntemusta, vaikka lailla ohjataan arkisia ja rutiininomaisia toimenpiteitä.
Kuntien edustaja	Kunnossapitovastuita ja niiden valvontavastuuta pitää selkeyttää. Kadunpitäjän rooli ja vastuut pitää avata tarkemmin. ”Työt kadulla” -osuus pitää saada tarkemmin rajattua ja tekijöiden vastuut avattua. Sanktioiden mahdollisuudet lainvastaisesti toimiville pitää saada selkeiksi ja toimiviksi. Nyt lähes kuka tahansa voi tehdä mitä tahansa katualueella. Samoin kuin jättää myös tekemättä.
Kuntien edustaja	Laista puuttuu nopea sanktiomahdollisuus esim. yleisen alueen töiden ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntitapauksissa. Eli työt kadulla aloitetaan ilman kuntien suostumusta/pääöstä liikennejärjestelyistä. Olisi hyvä, jos näihin pääsisi kiinni esim. jätelaissa olevan laiminlyöntimaksun tavoin. Eli luvattomalle työmaalle olisi mahdollista langettaa välittömästi laiminlyöntimaksua valvovan viranhaltijan toimesta.
Loppukäyttäjien edustaja	Jalkakäytävien talvikunnossapidon kuuluminen kiinteistöille lukitsee huonosti liikkuvat, pyörätuolia tai rollaattoria käyttävät kansalaiset lumisateen jälkeen koteihinsa kohtuuttoman pitkiksi ajoiksi. Heidän kulkumahdollisuutensa katkaisee reitin huonoimmin osuutensa hoitava kiinteistö. Hoidon tason valvonta on käytännössä yksinomaan kiinteistöjen omavalvonnan varassa. Tämä johtuu siitä, että 15 §:n mukaista Kuntien määräämää viranomaista (kuntien valvontaviranomainen) ei joko ole lainkaan, tai sille ei ole annettu resursseja hoitaa tätä tehtävää.
Loppukäyttäjien edustaja	Nykyinen rakennetun ympäristön esteettömyyttä koskeva lainsäädäntö kattaa lähinnä pyörällisillä apuvälineillä liikkuvien tarpeita. Aistivammaisten tarpeet on ohitettu.
Urakoitsijoiden edustaja	Vastuunjako tontinomistajien ja kaupungin välillä ei ole enää tätä päivää. Samoin vastuu liukastumisvahingoista.
Yksityishenkilö	Nykyinen laki on lähtökohtaisesti selkeä ja riittävä kunnossapidon järjestämisen kannalta, mutta kunnossapidon velvoitteiden täyttämistä ja tehtävien hoitamista ei valvota, mistä seuraavat keskeiset lain toimivuutta koskevat ongelmat. Kunta ei huolehdi katujen pinnoitteen kunnosta eikä reuna-alueiden puhtaanapidosta, saati kasvillisuuden raivaamisesta, kuten kaatuneista puista. Sama koskee tontinomistajia, jotka eivät huolehdi jalkakäytävillä levinneiden kulkemista haittaavien pensaiden ym. leikkaamisesta ja poistosta.

Kunnossapitolain ja maankäyttöä ohjaavan lainsäädännön yhdistäminen

Kyselyssä pyydettiin myös mielipidettä kunnossapitolain ja maankäyttöä koskevan lain yhdistämisestä. Suurin osa (57,5 %) ei osannut sanoa asiaan omaa mielipidettä. Noin neljännes (23,8 %) vastasi ”kyllä” ja hieman alle viidennes vastasi ”ei” kysymykseen ”Tulisiko mielestäsi kunnossapitolaki yhdistää maankäytön lainsäädännön kanssa?”. Kommenteissa esitettiin näkemyksiä lakien yhdistämisen puolesta ja vastaan. Yhdistämistä vastaan olleet argumentoivat kunnossapidon asioiden hukkuvan liian isoon kokonaisuuteen. Kunnossapitolaki on helpommin hallittavissa sen ollessa omana kokonaisuutenaan. ”Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa yleisellä tasolla, kunnossapitolaki on erityislainsäädäntö. Jos nämä yhdistetään, niin onko siitä kunnossapidolle lopulta enempi haittaa?”, kysyttiin eräässä kommentissa. Yhdistämisen puolesta olleiden kommentteissa tuotiin esille nykyiset epäselkeydet ja ristiriitaisuudet, joita pystyttäisiin yhdellä lainsäädännöllä paremmin yhdistämään. ”Mielellään tulkitsisi vain yhtä lakia, kuin kahta samasta aiheesta”, todettiin eräässä kommentissa. Taulukossa 13 on esitetty poimintoja kunnossapito- ja tulevan alueidenkäyttölain yhdistämistä koskevista kommentteista.

Taulukko 13. Poimintoja kommentteista koskien kunnossapito- ja tulevan alueidenkäyttölain yhdistämistä

Kommentoija	Kommentin sisältö
Kuntien edustaja	En osaa sanoa – asia tulee vähintäänkin arvioida huolellisesti. Sinänsä kunnossapitolaki liittyy maankäyttöä ohjaavaan lainsäädäntöön, joten yhdistäminen voisi siinä mielessä olla perusteltua. Yhdistäminen ei kuitenkaan ole välttämätöntä ehyen lopputuloksen aikaansaamisen kannalta.
Kuntien edustaja	En osaa sanoa - mikäli nyt eduskunnassa oleva rakentamislaki hyväksytään ja näin alueiden käyttö ja rakentaminen eriytyvät eri lakeihin, voisi mahdollisesti olla tarpeen arvioida kunnossapitolain yhdistämisestä alueidenkäyttölain kanssa saavutettavia hyötyjä ja haittoja. Mikäli nämä pysyvät jatkossakin nykyiseen tapaan erillisinä, tulee yhdyspinnat huomioida riittävän laaja-alaisesti.
Kuntien edustaja	Ei – katujen kunnossa- ja puhtaanapitoa koskevaa sääntelyä pitäisi pikemmin hioa entisestään ja tehdä se toimivammaksi, sekä kiinnittää huomiota laissa olevien mekanismien toimivuuteen. Laajat lait ovat tavallisille ihmisille vaikeaselkoisia. Lakien yhdistäminen vaikeuttaisi entisestään esim. tontin omistajille, tavallisille kansalaisille suunnattujen lain velvoitteiden mieltämistä kunnossa- ja puhtaanapidosta. Pikemmin paikka säädöshuollolle, jossa selkeämmin kuvattaisiin veloitteet riittävän kansantajuisesti. Pitää muistaa myös puhtaanapitoon liittyvät veloitteet ja tehdä niistä selkeitä.
Loppukäyttäjien edustaja	Ei – liian iso paketti hankaloittaa lain ajan tasalla pitämistä. Kunnossapitolaki on selkeä kokonaisuus, kunhan sen muinaishistoriasta juontuva 4§ 1. momentti korjataan ja jalkakäytävienkin talvihoito siirretään kuntien vastuulle.

Kommentoija	Kommentin sisältö
Kuntien edustaja	Kyllä – noissa laeissa on useita yhtymäkohtia koskien "kadunpitäjän" roolia. Tulisi jollain tavalla yhdistää/ poistaa tai ratkaista "harmaat alueet", jotka aiheuttavat ristiriitoja käytännön elämässä.
Kuntien edustaja	Kyllä – ei välttämättä tarvitse olla samassa säädöksessä, mutta kunnossapitolain säännökset tulee yhteensovittaa MRL:n ja MRA:n kanssa. Esimerkkejä: 1) Mitkä asemakaavamerkinnot ovat yleisen alueen asemakaavamerkintöjä, eli millä alueilla kunnossapitolakia sovelletaan? 2) Millaisessa kunnossa yleinen alue täytyy pitää ennen MRL:n mukaisen kadunpito-päätöksen tekemistä (käytännössä katu voi olla pitkään valmis, vaikka päätöstä ei ole tehty)? 3) Miten vastuukysymykset ratkaistaan, jos kiinteistö ei noudata MRL:n mukaisia hulevesien hallintaa koskevia säännöksiä ja tästä aiheutuu haittaa katualueelle (esim. valuvat vedet)?

Kunnossapitolain muutostarpeet

Kyselyyn osallistujat saivat valita kunnossapitolain soveltamisalan teemoja, joihin he kokivat tarvetta kohdistaa muutos- tai kehitystarpeita. Valmiiksi esitettyjen teemojen lisäksi vastaajat pystyivät halutessaan lisäämään jonkin muun tarpeen. Jokaisen valinnan jälkeen vastaajat pystyivät kommentoimaan valintoja vapaassa tekstikentässä. Kyselyssä vastaaja pystyi antamaan halutessaan kymmenen eri muutos- tai kehitystarvetta.

Vastauksissa korostui neljä teemaa, jotka valittiin useimmin muutos- ja kehitystarpeiksi. Nämä teemat olivat kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtäviin töihin liittyvät asiat, kunnossa- ja puhtaanapidon vastuut, talvikunnossapito, ja työmaiden aikaiset liikennejärjestelyt. Nämä teemat keräsivät yli puolet (53 %) kaikista annetuista (260 kpl) valinnoista. Kuviossa 6 on esitetty vastaajien valintojen määrä kunnossapitolain muutos- tai kehitystarpeista.

Kuvio 6. Valintojen määrä kunnossapitolain muutos- ja kehitystarpeista (n=260)

Kunnossapitolain muutos- ja kehitystarpeiden kuvauksissa toistui kuntasektorien edustajien tarve kadulla ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvien luvattomien töiden hallintakeinojen saamiseksi lakiin. Ratkaisuksi esitettiin nykyisen hitaaksi ja riittämättömäksi koetun hallinnollisen menettelyn ja poliisin sakottamiskäytännön (joka yleisen näkemys mukaan ei toimi) sijaan nopean reagoinnin mahdollistava rikemaksu, ilmoituksen laiminlyöntimaksu tai joku vastaava muu nopea menettely. Kuntien edustajat kokivat kaiken yhteisen hyvän ponnistelun yhteisrakentamisen eteen menevän hukkaan, kun pahimmassa tapauksessa juuri valmiiksi saadun yhteisen kunnallisteknisen työmaan lopputuote kaivetaan uudestaan auki vain hetki työmaan valmistumisen jälkeen. Lisäksi kuntien edustajat toivoivat mahdollisuutta siirtää tai kieltää kadulla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä infraomaisuuden arvon ja toimivuuden säilyttämiseksi sekä loppukäyttäjille aiheutuvien haittojen minimoimiseksi. Verkoston omistajien edustajat näkevät tämän kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden tiukemman säätelyn ongelmalliseksi asiaksi. Kyselyn kommentteissa tuotiin esille verkostojen omistajien vastuut verkostojen toimivuudesta, turvallisuudesta ja palvelujen saatavuudesta, joita ohjataan jo omilla lainsäädännöillä sekä niihin perustuvilla standardeilla.

Kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden lisäksi vastaajat kommentoivat seuraavaksi eniten kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyviä vastuita sekä talvikunnossapitoa. Tilapäisten liikennejärjestelyjen kommentit liittyivät pitkälti työmaiden laiminlyöntien ja puutteiden sanktioimisen kokonaisuuteen. Kunnossa- ja puhtaanapidon vastuita käsitellyissä kommenteissa tuotiin usein esille kiinteistöjen ja kuntien välisiä rajapintoja sekä niihin liittyvien epäselvyyksien ja käytäntöjen selkeyttämistä. Kuntien edustajien kommenteissa käsiteltiin enimmäkseen rajapintojen ongelmia ja ilmiöitä, mutta ei otettu suoranaisesti kantaa, miten vastuita tulisi lakiin selkeyttää.

Muiden tahojen edustajilla oli selkeämpiä näkemyksiä etenkin talvikunnossapidon vastuiden kehittämistä: Kokonaisvastuu katualueiden talvikunnossapidosta tulisi heidän kommenttinsa perusteella siirtää kunnille kunnossapitotoiminnan järkevöittämisiksi. Loppukäyttäjien edustajat ja yksityiset henkilöt peräänkuuluttivat talvikunnossapidon palvelutason nostoa sekä heikommassa asemassa olevien tarpeiden huomioimista lakitekstissä. Kunnossapito tulisi ymmärtää palveluksi eikä pelkästään tekniseksi senttimetrirajoihin ja aikamääreisiin tuijottamiseen perustuvaksi suoritukseksi. Liikkujien vastuun lisäämistä lakiin tuotiin esille myös useammassa kommentissa, etenkin kuntien edustajien toimesta. Taulukossa 14 on esitetty poimintoja kunnossapitolain muutos- ja kehitystarpeita koskevista kommentteista.

Taulukko 14. Poimintoja kommentteista koskien kunnossapitolain muutos- ja kehitystarpeita

Kommenttija	Kommentin sisältö
Kuntien edustaja	Kadunpitäjän ohjausmahdollisuudet yleisillä alueilla tehtävissä töissä: Tulisi saada sanktio-oikeus/ohjauskeino laiminlyönteihin ja teettämiseen. Sama koskee tieliikennelakia tilapäisissä liikennejärjestelyissä: ei ole riittäviä ohjaus- ja sanktiokeinoja laiminlyönneissä.
Kuntien edustaja	Käytännössä kuntien ainoa keino sanktioida luvattonta tai lupaehtojen vastaista työtä (aikaan perustuva rahallinen sanktio on mitättömän pieni). Jos luvattoman työn tekijä ei tee katulupahakemusta viranomaisen pyynnöistä huolimatta, ei kunnalla/viranhaltijoilla ole mitään pakkokeinoja luvattoman työn suorittajaa sanktioida.
Kuntien edustaja	Kunnille paremmat keinot katutöiden ohjaamiseen: mahdollisuus kieltää työn suorittaminen, antaa töitä koskevia yleisiä määräyksiä, määrittellä työstä aiheutuva haitta yhdeksi alueenkäyttömaksun perusteeksi ja antaa hallinnollisia sanktioita määräyksiä laiminlyöville toimijoille. Toivotaan myös yksiselitteistä määrittelyä sille, mikä luokitellaan työksi, johon soveltuu ilmoitusmenettely, ja mikä maanvuokraksi.

Kommenttija	Kommentin sisältö
Verkostojen omistajan edustaja	Jakeluverkonhaltijan tulee pystyä toteuttamaan yhteiskuntien jakeluverkonhaltijalle muun muassa sähkömarkkinalaissa asettamat velvoitteet, kuten vaatimukset kustannustehokkaasta rakentamisesta, liittämisvelvollisuudesta ja kehittämis- ja ylläpitovelvollisuudesta samoin kuin yhteiskuntien jakeluverkonhaltijalle asettamat velvoitteet sähköjärjestelmän kehittämisestä kohti tulevaisuudessa energiamurroksen myötä tarvittavaa sähköjärjestelmää. Sanotut velvoitteet on keskeisesti huomioitava kunnossapitolain mahdollisessa uudistamisessa, koska kunnossapitolain kaivutyön suorittamista koskevilla säännöksillä on keskeinen merkitys sanottujen velvoitteiden toteuttamiseen ja niiden kustannuksiin, jotka viime kädessä maksavat kuntalaiset.
Loppukäyttäjien edustaja	Jalkakäytävien talvihoitoa koskeva poikkeus, eli 4§:n 1. momenttiin jätetään vain ensimmäinen lause, eli jalkakäytävien talvihoitovastuu siirretään yksiselitteisesti kuntien vastuulle. 8§ poistetaan silloin tarpeettomana.
Yksityishenkilö	Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väyliä pitää alkaa tarkastella yhtä tarkasti liikenneväylinä niin kuin ajoratojakin. Talvikunnossapitoon pitää määritellä tarkasti, missä kunnossa väylän pitää olla aurauksen jälkeen. Ei riitä, että joku on siellä käynyt vähän ajelemassa, vaan pitää määritellä, mitä laatua haetaan. Pitää myös ymmärtää, että väylä voi olla täysin ajamattomassa kunnossa, vaikkei lunta olisi satanut lainkaan, johtuen aiemmasta huonolaatuisesta aurauksesta ja lämpötilojen vaihtelusta, jolloin väylät ovat pelkkää sohjoa. Pitää ymmärtää, että säästäminen tässä asiassa tuo huomattavat kulut sairaanhoidossa, kun ihmiset kaatuilevat kaduilla.
Kuntien edustaja	Selkeämmät määritelmät tonteista, joille kuuluvat kunnossapitolain mukaiset kunnossa- ja puhtaanapitotehtävät ja joilta tehtäviä voidaan ottaa kunnalle ja periä aiheutuneet kustannukset (14 b § ja 19 §)
Kuntien edustaja	Kunnossapitovastuita koskevia säännöksiä toivotaan selkeytettäväksi. Esim. tonttiliittymiä koskeva ristiriitainen sääntely tulisi poistaa. Sääntelyssä tulisi paremmin huomioida erilaiset kaupunkirakenteet. Toivotaan myös mahdollisuuksien mukaan selvyyttä siihen, millä perusteella kunnalla on oikeus siirtää tai poistaa kunnossapitoa haittaavia ja vaaratilanteita aiheuttavia esineitä yleisiltä alueilta (sähköpotkulaudat, kuntalaisten omat rakennelmat ja esineet kuten trampoliinit ja hyppyrit).
Kuntien edustaja	Tarvitaan lain terminologian ja määritelmien selkeytystä. Mitä kulloinkin tarkoitetaan. Termien käytössä on merkittäviä eroja kuntien kesken, laissa tarkemmat määrittelyt, esimerkiksi hankkeeseen ryhtyvä, jne.

Liite 5. Työpajojen yhteenvetotaulukot

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin aikana järjestettiin neljä työpajaa etäyhteyksin lokakuussa 2022. Työpajojen tavoitteena oli saada eri osapuolet yhteen keskustelemaan kunnossapitolain toimivuuden arvioinnin keskeisistä teemoista eri näkökulmista ja miettiä yhdessä ratkaisuja lain toimivuuden parantamiseksi. Työpajojen teemoiksi valikoituivat haastattelujen ja kyselytutkimuksen tulosten perusteella kadulla ja yleisillä alueilla tehtävät työt, kunnossa- ja puhtaanapito, rajapinnat muuhun lainsäädäntöön sekä lain lähtökohdat, prioriteetit sekä tiedonhallinta.

Jokaisessa työpajassa pidettiin alussa lyhyt teeman esittely keskeisistä haastattelujen ja kyselyn tuloksista. Tämän jälkeen jakaannuttiin pienryhmiin pohtimaan kunnossapitolain toimivuutta työryhmälle annetun tarkemman aiheen parissa. Osallistujat pääsivät työpajan lopuksi vielä vierailemaan toisessa pienryhmässä kommentoimassa ja täydentämässä tuloksia. Yhteensä työpajoihin ilmoittautui 109 henkilöä. Eniten osallistujia oli ensimmäisessä työpajassa, joka käsitteli kadulla ja yleisillä alueilla tehtäviä töitä.

Suurin osa työpajoihin osallistujista edusti joko kuntasektoria (64 %) tai verkostojen omistajia (18 %), mikä luonnollisesti näkyi myös työpajojen keskusteluissa ja tuloksissa. Valtionhallinnon (8 %), loppukäyttäjien (6 %) ja urakoitsijoiden edustajia (3 %) oli mukana huomattavasti vähemmän. Toimijakentän edustajia mukana työpajoissa oli ainoastaan yksi henkilö. Hän edusti suunnittelualan konsulttiyritystä. Seuraavaksi on esitetty työpajojen teemat ja pienryhmien aiheet sekä työpajojen pienryhmien työstämät yhteenvetotaulukot.

Kunnossapitolain toimivuusarvioinnin työpajojen teemat, ajankohdat, pientyöryhmien aiheet ja työpajoihin ilmoittautuneiden määrät

Työpaja 1: Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävät työt, ma 10.10.2022 klo 9–12

- Lupaprosessin ja kaivutöiden hallinta
 - Valvonnan, laadun ja sanktioinnin kehittäminen
 - Töiden aikaiset liikennejärjestelyt
 - Kadulla tehtävät työt ja tiedonhallinta
- 64 ilmoittautunutta

Työpaja 2: Kunnossa- ja puhtaanapito, ke 12.10.2022 klo 13–16

- Termit ja määritelmät
 - Talvikunnossapito, vastuut ja erilliskysymykset
 - Puhtaanapito ja kesäajan kunnossapito, vastuut ja käytännöt
 - Suunnitelmallisuuden kehittäminen kunnossapidossa
- 48 ilmoittautunutta

Työpaja 3: Rajapinnat muuhun lainsäädäntöön, pe 14.10.2022 klo 9–12

- MRL & KPL
 - KPL ja kaivutöitä ohjaavat lait
 - Liikkujan vastuu, vahingonkorvauslaki ja KPL
 - Muut lait ja niiden huomioiminen
- 44 ilmoittautunutta

Työpaja 4: Lain lähtökohdat ja prioriteetit, tiedonhallinta, ma 31.10.2022 klo 13–16

- Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon toteutuminen KPL:ssa
 - Kestävä kehitys, luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutos KPL:ssa
 - Uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen huomiointi
 - Turvallisuus, esteettömyys, matkaketjut ja sujuvuus KPL:ssa
- 44 ilmoittautunutta

TYÖPAJA 1: Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävät työt

Työpajan 1 pienryhmien 1A ja 1B tuloksien muistiinpanot

Pienryhmä	Tavoitetilat (tarkasteltu lihavoituna)	Esteet tavoitetilanteelle	Mitä tulisi tapahtua?	Toimenpiteet & ratkaisuvaihtoehdot
Pienryhmä 1A: Lupaprosessin ja kaivutöiden hallinta	<p>Riittävä putkikapasiteetti, toimiva operaattoriyhteistyö</p> <p>Rakennetaan kerralla riittävä putkikapasiteetti</p> <p>Yhtenäiset käytännöt ja prosessit</p> <p>KPL:n ja yhteisrakentamislaki on sovitettu yhteen</p> <p>Virhemaksu toimii ja ohjaa töitä</p> <p>Omistajien rajapinta toimii molempia tyydyttävällä tavalla</p>	<p>Kuummentunut markkinatilanne</p> <p>Toimijat, jotka eivät ole mukana yhteisrakentamisessa aukaisevat kadun pian uudestaan</p> <p>Luvatta toimivat "villit toimijat" ja näiden valvomisen resurssien puute</p> <p>Eri lakien vaikutus luvattomuuksiin puuttumisessa</p>	<p>Putkien vuokraehtojen ja hintojen avoimuus</p> <p>Markkinatilanteen rauhoittuminen</p> <p>Mahdollisuus puuttua räikeisiin puutteisiin nopeasti, tieto näistä tapauksista valvojalle</p> <p>Tietous laista ja lupien tarpeesta parantuisi</p> <p>Yhteistyön parantuminen</p>	<p>KPL: Perälauta lakiin. Nopean puuttumisen mahdollisuus virhemaksu -tyyppisesti räikeisiin tapauksiin</p> <p>MUUT LAIT: Lakien rajapintojen läpi käyminen ja yhteensovittaminen. Poliisilla on jo rinnakkainvalvontatehtävä tieliikennelaissa.</p> <p>Sopimusjuridiikka -> rakennuttajalle vastuu laadukkaista järjestelyistä ja sanktiointi</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Nykyisen valvontaviranomaisen resurssien ja osaamisen lisääminen. Yhteistyön ja tiedotuksen lisääminen toimijoille myös. Voisiko kaupunki rakentaa putkitukset (missä laajuudessa?)</p>
Pienryhmä 1B: Valvonnan, laadun ja sanktioinnin kehittäminen	<p>Laaduttomia tai luvattomia työmaita ei esiinny</p> <p>Loppukäyttäjälle kadulla liikkuminen on mahdollisimman turvallista ja sujuvaa</p> <p>Suunnitelmallisuus, vastuullisuus ja ennakointi toimivat</p> <p>Sujuva digitaalinen lupaprosessi</p> <p>Järjestelyt sujuvia kaikille työmaasta riippumatta</p> <p>Lupakäsittely ja ilmoitusmenettelyt yhteneviä</p> <p>Työ ennakoitavaa ja yhdenaikaista</p>	<p>Nykyinen lupaprosessi / ilmoitusten käsittely</p> <p>Taloudellisten ohjauskeinojen puuttuminen</p> <p>Suunnittelemattomuus</p> <p>Osaamattomuus</p> <p>Talvikunnossapito, rakenteellinen kunnossapito tai sen huono taso</p> <p>Taloudelliset rajoitteet (määrärahojen puute / leikkaaminen)</p> <p>Asenteet (minäkeskeisyys, arvostuksen puute, kiire, vastuuttomuus)</p> <p>Resurssivaje viranomaispuolella</p> <p>Laaja toimijakenttä (kaduilla tapahtumat, talkoot, työmaat)</p>	<p>Asennemuutos</p> <p>Sähköisten prosessien kehittäminen ja yhdenmukaistaminen</p> <p>Rahoitusmallien monipuolistuminen</p> <p>Ohjauskeinojen lisääntyminen</p> <p>Kunnille oikeus kieltää tai siirtää työmaan aloitusta</p> <p>Toimintakulttuurin muutos</p> <p>Teknisen pätevyyden ja osaamisen lisääntyminen</p>	<p>KPL: Vastuiden rajaus ja tarkennus, ilmoituksesta lupaan siirtyminen, sanktiot, nykyisissä ei ole haittaperustetta -> sen lisäys, progressiivinen menettely lupakäsittelyihin ja maksuihin, mahdollisuus kieltää lupa perusteluineen</p> <p>MUUT LAIT: Elinkaariajattelun ja -vastuun korostaminen jätelaissa ja MRL:ssä</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Uusi yhtenäinen järjestelmä, tiedon lisääminen ja koulutus, lisäresurssien osoittaminen valvontaan, lisäresurssien osoittaminen kunnille</p> <p>Valtion ohjausta katutilan käytön ja tavoitteiden yhteensovittamiseen. Kuntien hyvien käytäntöjen koostaminen oppaaksi, myös yleisempi ohjaus uhka- ja rikeseuranta.</p>

Työpajan 1 pienryhmien 1C ja 1D tuloksien muistiinpanot

Pienryhmä	Tavoitetilat (tarkasteltu lihavoituna)	Esteet tavoitetilanteelle	Mitä tulisi tapahtua?	Toimenpiteet & ratkaisuvaihtoehdot
Pienryhmä 1C: Töiden aikaiset liikennejärjestelyt	<p>Katutöiden liikennejärjestelyt ovat kaikille esteettömät</p> <p>Luvattomiin töihin puuttumiseen on riittävät välineet ja sanktiot ovat mahdollisia</p> <p>Parempi suunnitelmallisuus ja yhteensovittaminen toimivat</p> <p>Yhtenäiset, selkeät ja helposti toteutettavat liikennejärjestelyt</p> <p>Työmaiden vastuunjako on selkeä ja lait toimivat yhteen</p> <p>Ennakoitavuus toimii ja liikennejärjestelyt ovat kustannustehokkaita</p>	<p>Kunnianhimon puute</p> <p>Sovelletaan yhtä toimintatapaa kaikkiin tilanteisiin, erilaiset ympäristöt (keskustat vs. maaseutumaiset) jne.</p> <p>Valvonnan resurssipuute – suunnitelmat voi olla ok mutta toteutus ei</p> <p>Taloyhtiöt eivät ota huomioon tarjouskilpailuissa katutyöluopien hakemista</p> <p>Uusien tekniikoiden käytön sallimisessa vielä vaihtelevuutta, mm. mikrosaha</p>	<p>Ympäristön huomioon ottaminen järjestelyjen suunnittelussa + liikennemuotojen priorisoinnin huomiointi</p> <p>Resurssien lisääminen</p> <p>Huomautusmaksut</p> <p>Puuttumismahdollisuudet toistuvaan laiminlyönteihin</p>	<p>KPL: Toimintakielto todelliseksi uhaksi osaksi lainsäädäntöä, esteettömyyden lisääminen ilmoitukseen liitettäviin asioihin</p> <p>MUUT LAIT: -</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Isännöitsijöiden tiedottaminen asiasta, Liikenteenohjaussuunnitelman tekeminen todelliseen ympäristöön vs. valmiit tyyppikuvat, huomautusmaksujen riittävä suuruus, jotta oikeasti vaikuttaa käytäntöihin</p>
Pienryhmä 1D: Kadulla tehtävät työt ja tiedonhallinta	<p>Kadulla ja yleisillä alueilla tehtävistä töistä tieto on avoimesti saatavilla</p> <p>Töiden yhteisaikaistaminen / aikataulutaminen, mutta samalla myös työt mahdollistava tavoite</p> <p>Työmaan aikaiset järjestelyt ovat mahdollisimman vähän haittaa aiheuttavia erilaisten käyttäjien näkökulmasta</p> <p>Tiedonhallinnan keinoin voitaisiin järjestyttää rajallisten resurssien käyttöä</p>	<p>Henkilöresurssit, rahoitus ja osaaminen -> aikataulut venyvät</p> <p>Monta eri järjestelmää, tietojen eri tasot, tiedon avoimuus ja tietosuojat sekä näiden asioiden kontrolli</p> <p>Monet eri osapuolet ja monia eri tarpeita kaivutöihin liittyvälle tiedolle</p> <p>Yksi järjestelmä voi olla haavoittuva</p> <p>Asiakkaiden kysynnän eriaikaisuus (esim. tietoliikenneyhteydet)</p> <p>Hyvien käytäntöjen puute ennakoivasta tiedon jaosta</p>	<p>Kehittämistä ei pidä tehdä järjestelmälähtöisesti</p> <p>Prosessit kuntoon ja tieto palvelemaan niitä</p> <p>Eri tieto- ja kaivutarpeiden kartoittaminen</p> <p>Tiedon elementtien määrittäminen</p> <p>Yhdenmukainen luvituskäytäntö</p> <p>Ennakoiminen eri osapuolten kesken</p> <p>Rajapintojen määrittely ja toimivuus</p>	<p>KPL: Paikallisten olosuhteiden huomioiminen tulisi olla mahdollista myös jatkossa</p> <p>Jotta voidaan sanktoida, pitää tietää kuka on vastuussa.</p> <p>Vastuiden selkeyttäminen ja digitalisaation avulla valvonnan parantaminen</p> <p>Maan alle sijoittavien omaisuuden tietojen vaatimus lakiin?</p> <p>Tietojen omistajuuden miettiminen ja määrittäminen</p> <p>MUUT LAIT: Kaivutyön suorittajalle annettavat velvoitteet eivät saa ylittää sisällöltään sähköturvallisuuden ja standardien asettamia vaatimuksia</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Varauspöytäkirjojen tekeminen ja kustannusten jakoperusteiden määrittäminen, tulevista tarpeista parempi viestittäminen tiedonhallinnan avulla</p>

TYÖPAJA 2: Kunnossa- ja puhtaanapito

Työpajan 2 pienryhmän 2A listaavat termien ja määritelmien muutostarpeet

Pienryhmä	Kuvaus termien ja määritelmien päivittämistarpeista
Pienryhmä 2A: Lain termit ja määritelmät	Lain nimen uudistaminen – Lain tunnettavuus on huono ja nimi ei kerro otsikkotasolla, että mukana ovat myös kaduilla ja muilla yleisillä alueilla olevat työt
	Yleisen alueen määritelmän täsmentäminen –Tarvitaan tarkempi ja nykyaikainen määrittely yleiselle alueelle. Määritelmän tulee myös olla riittävän yhdenmukainen MRL:n/ tulevan alueidenkäyttölain kanssa.
	”Liikenteen tarpeen edellyttämä turvallinen kunto” on arvioitava lakia uudistettaessa – Onko tyydyttävä kunto riittävä? Miten määritelmä ottaa huomioon katujen ja yleisten alueiden erilaisuuden ja eri käyttäjäryhmien tarpeet?
	”Terveystieteellisesti tyydyttävässä kunnossa” -määritelmä on arvioitava lakia uudistettaessa –Nykyinen määritelmä on hyvin epämääräinen, eikä monikaan oikein tietä, mitä määritelmä oikein tarkoittaa. Määritelmässä tulee ottaa huomioon katujen ja yleisten alueiden erilaisuus.
	Eri liikkuja-ryhmien tarpeiden määrittely lakiin – Turvallisuuden, esteettömyyden ja matkaketjujen sujuvuuden tulee näkyä lain uudistamisessa eri käyttäjäryhmät huomioituna. Tärkeää on määrittellä suhde maankäytön suunnitteluun ja erityisesti asemakaavoitukseen. UUSI
	Ympäristönäkökulmien huomioiminen kunnossapitolain uudistamisessa – Viheralueiden tärkeyden tulevaisuuden kaupungeissa tulee näkyä myös kunnossapitolain uudistamisessa. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, kaupunkiympäristön vehreyden mahdollistaminen ja hiilinielujen toimivuus tulee kirjoittaa auki myös kunnossapitolakiin. UUSI
	Kestävän kehityksen näkökulmien huomioiminen kunnossapitolain uudistamisessa – Kunnossapitolakiin tulee määrittellä kestävä kehityksen tarpeet eri pykälien osalta. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen tarvitaan toimenpiteitä kaikilla tasoilla ja kunnossapidolla on oma merkittävä vaikutuksensa mm. liikkumisjakaumaan. UUSI
	Digitaalisuuden määritelmien ja termien lisääminen kunnossapitolakiin –Laista puuttuu täysin digitaalisuuden määritelmät ja termit. Niiden määrittelyssä tulee huomioida mm. MRL:n ja rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä annetun lain sisältö. Määritelmässä tulee huomioida tiedon hallinta koko elinkaaren (hankinta, ylläpito, jakaminen) ajalle. UUSI
	Eri osapuolten vastuiden kuvaaminen kadulla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden osalta – Kuka vastaa sähkökaapelien turvallisuudesta ja niihin liittyvistä töistä, ja missä laissa niitä tulisi ohjata? Voisiko määrittellä alueita, jotka ovat ensisijaisia teknistenverkostojen sijoittamisessa?
	Omaisuuksien hallinnan määritelmät ja termit – Tulisiko omaisuuden hallinta ottaa mukaan jollain lailla kunnossapitolakiin? Omaisuuden elinkaariajattelu ja rakennetun infraomaisuuden parempi hallinta tulisi saada mukaan lainsäädäntöön. Rajapinta MRL:n/ tulevan alueidenkäyttölain kanssa käytävä läpi. UUSI
Ammattipätevyysien tarkempi määrittely kunnossapitolain uudistamisessa – Nykyiset vaatimukset ovat aika epäselviä ja yleisiä. Kadulla ja yleisillä alueilla saa toimia lähes kuka vain. Määriteltävä jatkossa entistä tarkemmin. Esimerkkinä katutyökoulutus, joka tuopätevyiden toimia kaduilla ja yleisillä alueilla pääkaupunkiseudulla.	

Työpajan 2 pienryhmä 2B Talvihoito, vastuut ja erilliskysymykset, tulosten muistiinpanot

Tavoitetilat (tarkasteltu lihavoituna)	Esteet tavoitetilanteelle	Mitä tulisi tapahtua?	Toimenpiteet & ratkaisuvaihtoehdot
<p>Ympärivuotisen pyöräilyn (ja kävelyn?) määrä eri puolella Suomea vähintään Oulun nykyisellä tasolla.</p> <p>Esteetön liikkumisympäristö kaikille toteutuu hyvin ympärivuotisesti.</p> <p>Lain vastuut ja käytännöt ovat selvät eri osapuolille.</p> <p>Yhdenvertaisuus ja tasa-arvoisuus toteutuu talvikunnossapidossa erinomaisesti.</p> <p>Lumitilojen suunnittelu toimii ja tilapäisten lumitilojen pelisäännöt määritelty.</p>	<p>Kääntöpaikoilla voi olla useita tonttiliittymiä ja lumitila vähissä.</p> <p>Lumitiloja on suunniteltu paikkoihin, mihin lunta ei voi, tai on vaikea, siirtää.</p> <p>Uusilla alueilla on varattu lumitilaa liian vähän, vanhoillakin alueilla on enemmän</p> <p>Tyypipoikkileikkauspiirustuksissa ei ole tarpeeksi lumitilaa.</p> <p>Lumi on aina väärässä paikassa</p> <p>Osaa liikenneväylistä (esim. jkpp) käytetään runsaslumisina talvina lumen varastointiin, ja tämä on yhdenvertaisuusongelma.</p> <p>Kuntatalouden paineet, tulevaisuuden talvien hankaloituminen.</p>	<p>Voisiko asemakaavoissa määrätä lumitiloja?</p> <p>Tonttikatujen kääntöpaikoille määriteltävä lumitilat.</p> <p>Lumitila-ammattilaisten ja kunnossapitäjien vuoropuhelu suunnitteluvaiheessa.</p> <p>Aktivoidaan alueen asukkaat mukaan suunnitteluvaiheessa.</p> <p>Lumi pitäisi saada kerralla oikeaan paikkaan ympäristö- ja hulevesiasiat huomioiden.</p>	<p>KPL: Lumitilat määrättävä jo asemakaavassa, MRL -yhteys katsottava kuntoon.</p> <p>MUUT LAIT: Maankäyttölain ja KPL:n yhteensovittaminen.</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Jo suunnitteluvaiheessa pitäisi suunnitella lumitilat niin katutiloihin kuin pihoillekin. Lumitilaoppaan laatiminen (on jo käynnissä), lumityösetelien käyttö liikkumisesteisten tonttiliittymien talvihoidossa.</p>

Työpajan 2 pienryhmä 2C Puhtaana- ja kesäkunnossapito, vastuut ja erilliskysymykset, tulosten muistiinpanot

Tavoitetilat (tarkasteltu lihavoituna)	Esteet tavoitetilanteelle	Mitä tulisi tapahtua?	Toimenpiteet & ratkaisuvaihtoehdot
<p>Kaupunkiympäristön monimuotoisuus on arvo itsessään ja se on selkeästi tunnettu.</p> <p>Yleiset alueet ovat siistejä; luvattomia kaato- paikkoja tai omaisuuden säilytystä ei esiinny.</p> <p>Rakentamisen aikana ja jälkeen alueiden kunnossapito yhtenäistä ja muun alueen tasolla.</p> <p>Kunnossapito nähdään merkittävässä roolissa arkiliikkumisen ja hyvinvoinnin edistäjänä.</p>	<p>Tiivis rakentaminen</p> <p>Vanha viherrakentamisen kulttuuri monotonista</p> <p>Liian ahdas kaupunkirakenne (ei lumitiloja, ei tilaa hulevesille)</p> <p>Tietämättömyys</p> <p>Tiedottaminen ja tiedonkulku</p> <p>Pirstaleinen viherrakenne kaupungeissa</p> <p>Asukkaiden asettama paine murrosvaiheessa</p> <p>Viheralueiden ylihoito (asukkaat leikkaavat puistoalueiden nurmen)</p> <p>Viheralueilla pirstaloitunut omistajuus</p>	<p>Maankäytössä huomioida riittävät tilavaraukset</p> <p>Kirjaukset viheralueohjelmiin, ohjeistukset (on jo)</p> <p>Kirjaukset kaupungin strategioihin</p> <p>Tiedottaminen, koulutus, riittävän usein ja laajoilla kanavilla</p> <p>Maankäyttö</p> <p>Tiedottaminen, ohjeistus, sanktiointi</p> <p>Merkittävät (sini-viherkäytävät) viheralueet kaupungin omistukseen</p>	<p>KPL: Kirjaus monimuotoisuudesta ja sen säilyttämisestä lähtökohtana (kuuluu enemmän MRL:npuolelle)</p> <p>MUUT LAIT: Luonnonsuojelulakiin kirjaus kaupunkiluonnosta</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: lisäpotkua tiedottamisella ja arvokeskustelun lisäämisellä</p>
<p>Puhtaanapidon ja kesäajan kunnossapidon vastuut ja velvollisuudet ovat selkeät ja yleisesti tunnetut.</p> <p>Vahingonkorvausvaateet ja omaisuuden- hallinta on selkeää.</p> <p>Töhriminen on selkeästi sanktioitu arvopohjaisesti.</p> <p>Yhtenäinen digitaalinen järjestelmä mahdollistaa seurannan ja alueiden sulun myös automatisoidulta liikkujalta.</p>	<p>Omakotiasujien tietämättömyys ja/tai piittaamattomuus kunnossapidon vastuurajasta</p> <p>Talviajan vastuiden rajapinnat</p> <p>Termistöjen sekavuus alalla: Infrassa hoito ja korjaus, mm Espoossa puhtaana- pito ja kunnossapito (=tuotteen elinkaaren pidentämistä)</p> <p>Puhtaanapidossa ei tunneta jätelain tai naapurussuhdelain mahdollisuuksia, joilla voitaisiin paremmin ohjata</p> <p>Käyttäjän ja kulkijan piittaamattomuus tai ymmärtämättömyys, enenevät vahingon- korvausvaatimukset</p>	<p>Asennemuutos, lisää tietoa. Osalla myös oma fyysinen kunto voi olla esteenä, tarvitsee apua kunnossapitotöihin</p> <p>Urakoiden rajausten uudelleenjakko esim. alu- eellinen haltuunotto (Kuopion keskusta) tai yhtenäiset pääreitit yhteen urakkaan</p> <p>Kiinteistöjen edustalla yhtenäinen hoito-taso (kauha pysyy maassa)</p> <p>Yhtenäinen linjaus käytettävästä termistöstä, vanhojen ohjeistuksien poistuminen</p> <p>Koulutusta, tiedotusta</p> <p>Selkeä vastuukirjaus kuten talvirengaskäyttö, vastaava pyöriin ja kävelyvarusteisiin</p>	<p>KPL: Lakiin kirjaus yleisiltä alueilta säilytettävien tavaroiden siirtäminen (kuten ajoneuvojen siirtäminen laissa)</p> <p>Kirjaus puhtaanapitomaksusta (vrt hulevesimaksu)</p> <p>Roskaamisesta, ilkeästä ja luvattomista kaatopaikoista sanktiokirjaus</p> <p>MUUT LAIT: -</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Kunnat tiedottavat, jakavat hyviä käytäntöjä, antavat avustuksia</p> <p>Yleisesti haetaan yhtenäiset toimintatavat, hyvät käytännöt</p>

Työpajan 2 pienryhmä 2D Kunnossapidon suunnitelmallisuuden kehittäminen, tulosten muistiinpanot

Tavoitetilat (tarkasteltu lihavoituna)	Esteet tavoitetilanteelle	Mitä tulisi tapahtua?	Toimenpiteet & ratkaisuvaihtoehdot
<p>Maanpäällinen kunnossapito Kunnossapidon, talven ja lumitilojen suunnittelua tehdään jokaisessa kunnassa, kaikilla tasoilla.</p> <p>Kunnossapitoa suunnitellaan loppukäyttäjälähtöisesti eri liikkumuodot ja tavoitteet huomioiden. KytKentä koko suunnitteluprosessiin toimii Kunnossapidon suunnitelmallisuus on pitkäjänteistä ja läpinäkyvää.</p>	<p>Vanhat toimintamallit ja tottumukset. Suunnitteluprosessi on siiloutunut.</p> <p>Tiedon puute muussa suunnittelussa (yleiskaava, asemakaava, katusuunnittelu). Tieto ja tarpeet eivät tyypillisesti välity eri vaiheiden välillä.</p> <p>Kunnossapito "perii" hankalasti kunnossapidettavaa infraa.</p> <p>Nykyiset hankintatavat ja mallit. Hankintaan vielä pitkälti senttejä ja kuutioita. Etenkin heikommassa asemassa olevien loppukäyttäjien tarpeet eivät ohjaa kunnossapidon toimintaa</p> <p>Talvihoidon nykyisen vastuunjaon pirstaleisuus. Tilkkutäkistä on hankala saada loppukäyttäjille tasalaatua kokonaisuutta</p> <p>Osaaminen ja resurssit, yhteistyö, tiedon välitys</p>	<p>Kunnossapitoluokitukset tulisi saada loppukäyttäjälähtöisesti määriteltä.</p> <p>Osaamisen kehittyminen, koulutus, vuorovaikutus</p> <p>Hankintojen organisointi ja strategisuus</p> <p>Osaamisen kehittyminen, koulutus, vuorovaikutus</p> <p>Kunnossapidon arvostus. Asenteiden muuttaminen kohti palvelun ja vaikuttavuuden tuottamista.</p> <p>Kunnossapidon arvostuksen nousu. Rahasta monesti pitkälti kiinni.</p>	<p>KPL: Vastuunjaon tarkistaminen, nykyisen jalkakäytävien talvihoidon vastuunjaon selvittäminen ja uudelleen miettiminen paremman palvelutason aikaan saamiseksi</p> <p>Kunnossapidon työn suunnittelusta vaatimus? Ainakin ohjausta tähän suuntaan</p> <p>MUUT LAIT: MRL:nsuuntaan vaatimus kp:n suunnitteluun liittyen</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Koulutus, tiedottaminen, vuorovaikutus. Yhteisvastuullisuus, yhdessä keskustelu, keskustelukulttuurin kehittäminen</p>
<p>Maanalainen kunnossapito Elinkaarihallinnan kautta on kytKentä maanpäällisen ja maan alaisen toiminnan välillä.</p> <p>Säilytetään ketteryys yhteiskunnan kannalta tärkeiden verkostojen ylläpidossa muutostilanteissakin maanpäällistä laatua unohtamatta.</p> <p>Tarpeiden tunnistaminen ja mahdollistaminen. Tunnistetaan ja ennakoitaan eri tarpeet. Tilat on mietitty ja varattu etukäteen.</p>	<p>Resurssipula (esim. lupien käsittely): Keskusteluissa nousi esille nopeat tarpeet ja niihin reagointikyky. Kaupunkien ja kuntien näkökulmasta nämä tarpeet tulevat esille usein liian viime tingassa</p> <p>Asenneilmapiiri: Verkkojen omistajat toivat esille sitä, että ei sitä kaivamista itselle tehdä, vaan yhteiskunnalle. Samoin kunnat ja kaupungit toivat samaa asiaa esille eri näkökulmasta (omaisuuden arvo, loppukäyttäjät)</p> <p>Osaaminen: Tarpeiden tunnistamisen huomioiminen puuttuu. Nykyisessä laissa ei tätä ole tunnistettu, kun maailma on muuttunut kovasti</p> <p>Toimintatapojen erilaisuus: Jokainen kunta tekee vähän omalla tavallaan</p>	<p>Käsittelyaika voisi olla jossakin mainittuna -> venyvät helposti, jos niitä ei ole määritelty.</p> <p>Sähköisten järjestelmien kehittäminen ja yhdenmukaistaminen, nopeuttaisi ja helpottaisi prosessia.</p> <p>Lain tavoite ja tarkoitus -> tätä kokonaisuutta pitäisi tarkastella ja ehkäpä laajentaakin. Maailma on muuttunut ja tulee muuttumaan edelleen nopeasti.</p> <p>Tulisi ohjata yhteisiin toimintamalleihin ja -tapoihin</p>	<p>KPL: Tarpeiden tunnistamisvaatimus lakiin</p> <p>Verkkojen omistajat toivat esille joustavuuden ja asiakastarpeisiin reagoimisen nopeuden säilyttämisen tärkeyttä. Lain tulee olla jatkossakin mahdollistava.</p> <p>MUUT LAIT: -</p> <p>MUUT KEINOT JA TOIMENPITEET: Yhtenäiset toimintatavat. Kaikki muut keinot ensin käyttöön, ennen kuin mennään lakia muuttamaan.</p>

Työpaja 3: Rajapinnat muuhun lainsäädäntöön

Työpajan 3 pienryhmä 3A KPL & MRL yhteensovittaminen, tulosten muistiinpanot (1/4)

Tarve	Tarpeen näkyminen KPL:n puolella	Tarpeen näkyminen MRL:n puolella	Vaikutusarvio / tavoite
Hulevesien hallinta	Sääntöjen noudattamattomuudesta aiheutuu ongelmia kunnossapidolle	MRL:n säännöt ovat selvät, kytkennät vesihuoltolakiin pitäisi tarkistaa	-
Digitaalisuusvaatimukset, MRL ja KPL suhde	Sähköinen lupajärjestelmä nopeuttaisi toimintaa. Voidaanko pakottaa kunnille samantyyppiset ratkaisut? Muiden toimijoiden pääsy tietoon -> ratkaisu paremmalle yhteensovittamiselle	Infra sijoitetaan katujen alle sekä rakentamisen aikana, että myöhemmin. Sijoittajia ovat kaupunki itse ja muut toimijat. Kaikkien pitäisi päästä käsiksi tietoon, kaikissa vaiheissa. Tuotetun tiedon tulisi olla standardoitua, avointa ja jatkuvuutta tukevaa	Tiedon hallinta ja saatavuus nousee kaikissa teemoissa esille Kuka ”omistaa” tiedon, urakoitsija usein tuottaa tiedon. Uhkana on digitaalisuuden liian suuret odotusarvot -> digitaalisuus ratkaisee...
Kadunpito päätös – tarvitaanko erillinen päätös jk+pp -väylille?	Ympärivuotinen esteettömyys tulisi taata myös silloin, kun katu on rakenteilla ja jo asukkaiden käytössä Kevyt asfaltointi jk+pp -väylille? Puistojen jk+pp -väylien kunnossapidon alkaminen?	MRL:ssä säädetään, milloin kadunpito päätös tehdään KPL:ssä säädetään, mitä tehdään kadunpito päätöksen jälkeen Välivaiheen ongelmat asukkaille, kun kadunpito päätöstä ei ole vielä tehty Puistojen jk+pp -väylille kadunpito päätös?	Esteettömyys myös rakentamisen aikana paranee kaikille liikkujaryhmille, myös auton oven avaamisen jälkeen.
Elinkaariajattelu	Yhteiskaivannot, varautuminen putkilla jo rakentamisvaiheessa yms. Uudet ratkaisut toivottavia	Miten lainsäädännöllä voitaisiin edistää tätä elinkaaren eri vaiheiden tarpeiden huomioon ottamista jo rakentamisvaiheessa?	Koko elinkaaren aikainen ajattelu ohjaamaan prosesseja
Yksi laki katujen ja yleisten alueiden suunnittelulle ja puhtaana- ja kunnossapidolle	Helposti hankaloittaa toimintaa, jos on paljon säädöksiä, sääntöjä ja tavoitteita eri laeissa. Tästä näkökulmasta olisi hyvä, että olisivat yksissä näpeissä ja yhden pöydän ääressä.	Alueidenkäytön lain näkökulmasta supistuisi ehkä liikaa, jos yleisten alueiden suunnittelu siirtyisi sieltä pois. On tärkeä asia, että suunnittelusäännökset ovat samassa laissa.	Pitää huomioida, ettei ylimitoiteta pätevyysvaatimuksia yms. Toiveena ei ole, että tulee paljon lisää muodollista byrokratiaa, ammattipätevyyksiä ja konsultteja

Työpajan 3 pienryhmä 3A KPL & MRL yhteensovittaminen, tulosten muistiinpanot (2/4)

Tarve	Tarpeen näkyminen KPL:n puolella	Tarpeen näkyminen MRL:n puolella	Vaikutusarvio / tavoite
Turvallisuusvaatimukset	Katutöiden hallinta Vahinkoriskin välttäminen Turvallisuuden vaatimukset	Katujen rakentaminen ja peruskorjaus Isojen datakeskusten välisten kaapeleiden rakentamisen kriteerit on määrätty muualla	Suunnittelulle ja yhteensovittamiselle lisää painoarvoa
Asemakaavoitettujen ulkopuolella olevien alueiden toiminnan sääntely	KPL ei ole voimassa asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella. Tämä ei ole aina ollut selvää Soveltamisala on vain AK -alueet	Yleisiä alueita on selkeästi vain asemakaava-alueilla, laissa suoraan määrätty asia. Tosin kaavoituksessa ja kaavaoppaissa ei aina noudateta tätä rajausta merkinnöissä	Pitäisikö käydä läpi yhdessä tarkemmin, mitä ongelmia AK-alueiden ulkopuolella on esiintynyt? Termien täsmällisempi käyttö
Ennallistamisen taso	Operaattorit kokevat, että kaivualueen kuntoon saattamisesta liian laxeja määräyksiä. Kunnat eivät ole sitä mieltä, että teettävät liikaa töitä operaattoreilla Pitäisikö sääntelyssä selkeyttää sitä, mitä tasoja työmaan jälkeen on saavutettava.	Usein kun katu rakennetaan valmiiksi, rakenteet ja pinta ovat todella hyvässä kunnossa. Heti kun rakenteita rikotaan, laatu huononee väkisinkin. Siksi kannattaa mahdollisimman paljon tehdä samanaikaisesti.	Pitäisikö luoda prosesseja, jotka kannustavat / mahdollistavat nykyistä paremman ajallisen koordinaation? Tiedettäisiin, riittäkö siisti paikkaaminen vai pitääkö asfaltoida koko kadunpätkä uudestaan.
Kadun käyttöoikeudet – mitä kadulla saa tehdä ja mistä oikeudet ja velvollisuudet kumpuavat?	Ei ole aina selvää, esim. kuka antaa oikeuden sulkea kaista, tuleeko kiertotie, millainen määräaika tulee yms. Onko mahdollisuus tehdä urakoita yms., mitä vaatimuksia voidaan asettaa (verkon rakentajan näkökulma.) Sama tilanne MRL:n puolella kuin KPL:kin puolella, mutta koskee kadun rakentamista ja peruskunnostamista.		Selkeys olisi tärkeää, koska sähkön toimittaminenkin on lakisääteistä ja yleisen edun mukaista toimintaa On sääntely toimitusvelvoitteista, niitä on siten päästävä toteuttamaan
Kuka työmaalla tai kaivannon ”sisällä” vastaa mistäkin?	Sekä MRL että KPL-asiaa, riippuen siitä, kumman nojalla toimitaan rakentamisessa Kunta kokee yhteensovitusvelvollisuutensa vuoksi, että se vastaa katualueen sähköverkon tai työmaan turvallisuudesta, mutta asia ei ole näin. Verkonomistaja vastaa. Vastuusta seuraa, kumpi päättää, miten asiat tehdään. Nyt työnjako on epäselvä ja päällekkäisyyttä esiintyy.		Vastuiden selkeyttäminen kaikille osapuolille

Työpajan 3 pienryhmä 3A KPL & MRL yhteensovittaminen, tulosten muistiinpanot (3/4)

Tarve	Tarpeen näkyminen KPL:n puolella	Tarpeen näkyminen MRL:n puolella	Vaikutusarvio / tavoite
Mihin johdot ym. kannattaa sijoittaa asemakaava-alueella, mikä olisi yhteinen näkemys?	Lupapuolen (KPL 14 a §) näkökulmasta toivottavaa kaavoittaa väljästi niin, että johdot ym. mahtuvat yleisille alueille Tontin rajalle tuonti kaduilta ym. yleisiltä alueilta, sen jälkeen tontilla vienti (joka puolelle tonttia), tämä olisi kaupungille hyvä tavoite. Rakennukset yms. tietenkin otettava huomioon.	Lakien suhde menee siis niin, että sijoittamisoikeus (ja siirtoasiat osin) ovat MRL:ssä(tai muussa laissa), töiden tekeminen KPL:ssä. Olisi tärkeää, että varattaisiin tilaa johdoille yleisillä alueilla Kadun leveys, pientare yms. mahdollistaa sijoittamisen, tähän varautuminen olisi tärkeää Ei kuitenkaan kaavaan johdon paikkaa merkittäisi, se jäykistää liikaa	Yleisille alueille pitäisi varata tilaa kaapeleiden ym. sijoittamiseksi. Ei ole kuitenkaan järkevää ilmoittaa tarkkaa sijaintipaikkaa kaavassa Yleiset alueet ovat tärkeä sijoittamispaikka, sinne pitäisi ohjata verkko-infra ensisijaisesti. Pitäisi olla joustavin menettely, ei "vaikein"
Oikeuskehikko – kunta maan omistajana, haltijana vai julkisen vallan käyttäjänä?	Ei ole kaikille selvää, mitä kadulla saa ja ei saa tehdä. Kadulla tehtävän työn määritelmä ja sen suhde maanvuokraan on epäselvää. Kadulla tehtävä työ on laissa säädettyä Rajapinta sopimisen ja katutyön välillä on epäselvä. Ei saisi tulla yllätyksenä, että töitä tulee yleisille alueille aika ajoin ja että työmaatoimistolle ja tavarallekin tarvitaan tilaa, tai työmaan lumille tai kadun kunnossapidon kalustolle tarvitaan tilaa. Pitäisi saada näille tila samalla, kun tekee ilmoituksen katutyöstä, eivät ole erillisiä asioita rakentajan näkökulmasta.		Pitäisi selkeyttää sitä, mitä asioita kunta hoitaa maan haltijan / omistajan oikeuksilla, mitä KPL-ilmoituksen vastaanottavan viranomaisen oikeuksilla. Mm. julkisen vallan käytön rajat ja toimivallan laajuus käytävä laista ilmi riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti.
Lakien rajapinnat? Mistä asioista säädetään missäkin	Kaivuutyönsuorittamisvaihe määräyksineen oma kokonaisuus. Määräyksiä ei tulisi voida antaa liian yleisluonteisesti eri vaiheisiin. Lain nimi ja soveltamisala tärkeä. Ne rajaavat ennustettavasti viranomaisten tehtävät ja toimivallan. Muutoin helposti esimerkiksi yleiset norminantovaltuudet (kunnan rakennusjärjestystä vastaavat) saavat liian lavean soveltamisalan. Kaivuutyössä ei saa puuttua verkkojen sijoittamiseen, rakentamiseen tai toteuttamistapaan (toteuttaja- ja verkonhaltijanäkökulma) Sähkömarkkinalaki, sähköturvallisuuslaki jo sääntelee riittävästi monia asioita, ei haluta päällekkäistä sääntelyä.		

Työpajan 3 pienryhmä 3A KPL & MRL yhteensovittaminen, tulosten muistiinpanot (4/4)

Tarve	Tarpeen näkyminen KPLkpl:n puolella	Tarpeen näkyminen MRL:n puolella	Vaikutusarvio / tavoite
Yleisten alueiden määrittäminen ja asemakaavamerkinnot	Onko kunnossapitovastuut selkeät tilanteissa, joissa yleinen kulkuväylä tms. yleinen käyttö on osoitettu tontille? KPL-lakia ei sovelleta tonteilla.	AK:ssa oleva tontti (esim. LTA, pysäköinti maan alla) näyttää kaupunkitilassa yleiseltä alueelta. Kunnossapitokysymykset, esim. ilmoitusmenettelyn käyttö ei kuitenkaan koske tontti-alueita. Eri toiminnot sallittavissa AK:ssa maan päällä ja maan pinnan alla?	Pitäisikö näitä alueita säännellä vähän vastaavasti kuin yleisiä alueita? Vai pitäisikö kaavamerkintöjä jollain tavalla kehittää siten, että nämä olisivatkin yleisiä alueita (tarvittaessa 3-ulotteinen kaava ja kiinteistöjako)
Asemakaavamerkintöjä pitäisi käydä läpi KPL-toimivuus-näkökulmasta.	Lakiin merkintä tarpeellisista läjitystilastoista Sama koskemaan myös tontteja Lakiin mahdollisuus kunnalle sopia maan alla olevan rakenteen kunnossapidosta	Uusilla asuinalueilla ei ole tarpeeksi tilaa kunnossapidolle.	
Ympärivuotinen esteettömyys	Esteettömyystarve koskee kunnossapitoa sen koko elinkaaren ajan Lumisina talvina konkreettinen ongelma	Nousi esille MRL uudistuksessa. MRL 167S:ssä esitetty vaatimus esteettömyydelle jk+pp väylillä. Tätä ei ole täsmennetty rakentamismääräyksiin. Kaupungeilla omia ohjeita, muttei tarkempia asetuksia ja pykälää ole olemassa Pitäisi olla rakentamismääräyksiä, joilla turvataan esteettömyys myös yleisillä alueilla ja lähiympäristössä	Kunnossapito kytketty paremmin asemakaavan aikaiseen valmisteluun Koko matkaketjun parantaminen ovelta kohteeseen Talvelle tarvitaan oma työryhmä lakiuudistuksessa
MRL 161S (sijoittaminen), 89 S (siirto kunnan tarpeiden vuoksi) ja KPL 14aS (työn suorittaminen) yhteensovittaminen	Maksujen suuruus ja perusteet mietityttävät. Yleinen kunnossapito vs. työn aiheuttamat kustannukset, operaattorin vastuulle ei pitäisi kuulua työtä laajemmat kustannusvastuut (operaattorien näkökulma) Lupamenettelyt kirjavia eri kunnissa	Tiedon pirstaloisuus hankaloittaa toimintaa Lupaprosessin sujumattomuus hidastaa Tarve saada uusia verkkoja (mm. kuituverkot) Siirroissa tulisi olla reilu kustannusjako	Lait ja sopimusmenettelyt vieraita osalle Sääntelyn sijaitseminen kokonaisuutena voisi parantaa tilannetta Valtakunnallinen ohjeistus voisi myös parantaa tilannetta

Työpajan 3 pienryhmä 3B KPL & kaivutöitä koskevat lait (yhteisrakentamisen ja ennakoinnin tarpeet), tulosten muistiinpanot (1/3)

Tarve	Yhteensovitettava asia / laki	Kunnossapitolaissa näkyminen	Vaikutusarvio / tavoite
Yhteiskaivu ja yhteisrakentaminen	<p>Laki yhteisrakentamisesta.</p> <p>Jokainen operaattori tulee herkästi omaan aikaan kaivamaan. Operaattorit toki pyrkivät tekemään muiden toimijoiden kanssa yhdessä.</p> <p>Este yhteiskaivuulle onkin tullut monesti esille kunnan puolelta. Ei ole kunta ehtinyt / päässyt mukaan useimmiten pienemmissä, nopeiden aikataulujen hankkeissa.</p> <p>Kuntapuolelta nähtiin, että jos tulisi tieto aikaisemmin, niin pystyisi reagoimaan</p> <p>Uusilla alueilla yhteisrakentaminen toimii yleensä ok, mutta saneerauskohteissa ei enää aina toimi niin hyvin. Välillä mystistä ja vaikeaa.</p> <p>Operaattoreiden hinnoittelu estää yhteisrakentamisen, halvempaa monesti tehdä itse.</p>	<p>Kunnille jonkinlaiset mahdollisuudet kannustaa, ellei määrätä yhteisrakentamiseen. Huomiointi maksuissa -> taloudellisella ohjauksella voisi jotenkin kannustaa yhteiskaivuuseen.</p> <p>Tyhjiä putkia voisi olla enemmän uudisrakennus- ja saneerauskohteissa.</p> <p>Helsingin YKT -sopimus (2008, 2013 tuli operaattorit mukaan). Tämän sopimuksen hinnoittelupolitiikka houkuttelee valmiusputkittamiseen. Tarve tulee, niin työnnetään vaan putkeen ja tehdään liitäntä.</p> <p>Louhi-portaali -> kaupungin tulevat hankkeet löytyvät täältä. Helsingin YKT -sopimuksen tuloksia on syytä hyödyntää koko valtakuntaan kattavaksi.</p>	<p>Kaikkien etu, jos pystytään yhdessä tekemään.</p> <p>Taloudellinen tehokkuus paranee (vähemmän päällystämistä ja ennallistamistarvetta)</p>
Kaivutyön optimointi, lyhimmän reitin etsiminen	<p>Sähkömarkkinalaki, MRL</p> <p>Monesti voi olla kokonaisuuden kannalta parempi kaivaa vähän pitempi matka</p> <p>Esimerkiksi liikennejärjestelyjen ja turvallisuuden vuoksi</p>	<p>Kunnan ohjaus kokonaisvaltaisesti tulisi olla mahdollista.</p>	<p>Työmaiden toimivuus ja turvallisuus paranisi</p> <p>Lyhin reitti vs. paremmat liikenteenohjausjärjestelyt</p>
Hankintojen kehittäminen	<p>Hankintalaki</p> <p>Hankintojen kesto, markkinoiden sulkeutuminen.</p> <p>Markkinatoimijoiden kehittäminen</p>	<p>KP-yritykset ovat usein pieniä ja käytettävä laitteisto erikoistunutta + kallista.</p>	<p>Isot ja pitkät hankintakokonaisuudet sulkevat markkinat ja pienien yritysten edellytykset toimia alalla vaikeutuvat</p>
Termit tulisi saada selkeytettyä valtakunnallisesti	<p>Eri laissa käytettävät termit ja määräykset tulisi katsoa läpi.</p>	<p>Uudistamisen yhteydessä eri lakien läpi käyminen</p>	<p>Ymmärrettävyys paranee</p>

Työpajan 3 pienryhmä 3B KPL & kaivutöitä koskevat lait (lupaprosessin toimivuus ja kehittäminen), tulosten muistiinpanot (2/3)

Tarve	Yhteensovittettava asia / laki	Kunnossapitolaissa näkyminen	Vaikutusarvio / tavoite
Pätevyysvaatimusten asettelu	Sähkömarkkinalaki. Sähköturvallisuuslaki	Kaduilla ja yleisillä alueilla saa aika heikoin pätevyysvaatimuksien toimia. Pitää kuitenkin olla realistinen asettelussa	Laadukkaampaa toimintaa työmailla Pienten yrittäjien toimintamahdollisuudet voivat pahimmillaan heiketä (koulutus maksaa)
Luvituksen nopeus ja sujuvuus Energiamurros on menossa. Uusi sähköjärjestelmä, uusiutuvat energialähteet, jne.	Sähkömarkkinalaki Tulee huomioida, että luvan käsittelyaika ei sinänsä vaikuta työmaan turvallisuuteen.	Voisiko olla yleisemmän tason määräyksiä järjestelyistä: esim. "Ei saa aiheuttaa henkilövahinkoja". Minimimääräykset voivat johtaa kirjaviin käytäntöihin. Luvan käsittelyaika 21 pvä nykyisin, nopeampaa, jos anomukset tehty hyvin. Ohjeistukset lain puolelta voisi auttaa luvan hakijaa.	Paljon investointeja on tuloillaan Nämä investoinnit osaltaan mahdollistaa yhteiskunnan kehitystä
Työmaiden erilaiset tarpeet ja olosuhteet	Tieliikennelaki	Työmaita on hyvin erilaisissa olosuhteissa ja ympäristöissä. Joustavuutta -> joudutaan huomioimaan erikoiskohteet	Eri puolella maata on erilaisia olosuhteita, joihin pitää pystyä sopeuttaa vaatimuksia
Mistä kunnalla on oikeus määrätä KPL:nnojalla?	MRL rajapinta Ei tulisi koskea sijoittamisasiaa eikä työtappaa. Sähkömarkkinalaki, vesihuoltolaki On olemassa omat lainsäädäntönsä, miten verkkoa tulee rakentaa.	Kaivuutyön lupaan ja siihen liittyviä määräyksiä tulisi ainoastaan KPL:ssä säätää. Todettiin, että sijoitus ja kaivuutyön lupa-asiat yhdistyvät tyypillisesti silloin, kun kaikki menee pieleen. Minkälaiset sanktiot tai hallintopakkomenettelyä silloin käytetään? Lainsäätäjä voisi miettiä tätä, että näitä tapauksia tulee. Yhtenäisyyttä tarvitaan Oma ongelmansa on kyllä, jos lupia ei edes haeta.	Jos sanktiointimahdollisuutta ei lakiin lisätä, niin miten hallitaan toistuvasti luvatonta ja laadutonta tekemistä?

Työpajan 3 pienryhmä 3B KPL & kaivutöitä koskevat lait (työmaiden hallinta, vastuut ja laatu), tulosten muistiinpanot (3/3)

Tarve	Yhteensovitettava asia / laki	Kunnossapitolaissa näkyminen	Vaikutusarvio / tavoite
Turvallinen työmaa kaikille, työntekijälle ja käyttäjille.	Tieliikennelaki, työturvallisuuslaki, sähkö-turvallisuuslaki: yhteensovittaminen ja vastuiden selkeyttäminen, pätevyysvaatimukset kadulla työskentelyyn	Mistä voi antaa tarkempia määräyksiä? Pitäisikö tätä tarkentaa? Loppukäyttäjien kannalta näitä määräyksiä on tavoitteena saada aikaan. Minimimääritys järjestelyihin? Kunta voi tarkentaa.	Minimimääräykset voivat johtaa kirjaviin käytäntöihin? Tavoite turvallisuudesta on tärkeä – loppukäyttäjien turvallisuus Pätevyysvaatimukset nyt keveitä. Yrityksillä huoli niiden vaikutuksista toimintaedellytyksiin
Työmaita koskevat vahingonkorvaus vastuut	Vahingonkorvauslaki, tieliikennelaki Selkeyttä tarvitaan vastuisiin. Kenen vastuu on jos jotain tapahtuu? Liikenteen ohjaussuunnitelma tulee olla. Rakennuttaja vastaa.	Tietyillä liikennemäärillä tulee olla suunnitelma, putoamiset tulee estää, kaatumiset, tasaisuus, yms. Voidaanko säilyttää vastuut työmaan hakijalle ja kunta vastaamaan ns. ”isoista asioista”? (omaisuus, turvallinen liikkuminen, viihtyisyys). Ennakoitavuus käyttäjille-> haetaan yhteistä linjausta tähän asiaan. Tiedonhallinnan rooli.	Vastuu selkeä ja tiedossa -> työmaan aikaisten järjestelyjen laadun voidaan odottaa paranevan
Ketjutuksen rajoittaminen urakoinnissa	Hankintalaki; Onko tämä kuitenkin sopimusjuridiikkaa enemmänkin?	Ongelmat juontuvat usein pitkästä ketjutuksesta. Paperilla luvan hakuvaiheessa hommat hallussa, mutta käytännössä ei homma toimi	Vastuiden parempi tunteminen Määräysten noudattaminen paranisi
Yhtenäinen ohjeistus	Yhtenäisten ohjeistuksen tarve. Katupäivillä todettiin, että valvonnan työkalut pitäisi olla olemassa, ennen kuin kannattaa yhteisiä ohjeita tehdä.	Laki ”viallinen”, niin yhteisen ohjeistuksen eteenpäin vieminen on turhaa. Sanktiomahdollisuus tulee saada kunnossapitolakiin.	Sanktiointimahdollisuus + ohjeistus -> laadukkaampia työmaita.
Kaivutöiden ennallistaminen ja esteettömyys	Ei ole esteettömyyteen edellyttävää lainsäädäntöä Kuka omistaa ja kuka kustantaa ennallistamisen? Kustannusten jakaminen, vai yhteistyömaaksi?	Vanhoille katualueille asioita vaadittu tehtävän paremmin kuin ennen, yli ennallistamisen tarpeen. Työtä edeltävään kuntoon. Yhteensovittaminen -> pelisääntöjä.	Esteettömyyden parantuminen
Omaisuuksien arvon säilyttäminen	Kunnilla on tehtävä huolehtia yhteisen omaisuuden arvon säilymisestä Sijoittamiseen liittyvä asia myös.	Täyttöjen osalta mm. ollut ongelmia ja tähän olisi syytä saada yhteistä linjaa ja kenties tiukennuksia	Omaisuuksien arvon parempi säilyminen, elinkaariajattelun lisääntyminen

Työpajan 3 pienryhmä 3C Liikkujan vastuu ja vahingonkorvauslaki, tulosten muistiinpanot

Tarve	Yhteensovittava asia / laki	Kunnossapitolaissa näkyminen	Vaikutusarvio / tavoite
Liikkujien huolellisuusvaatimus	Tieliikennelaki, vahingonkorvauslaki Ennakointivelvollisuus suhteessa muihin käyttäjiin. Ajoneuvojen kuljettajien on sovittava kulkunsa vallitseviin olosuhteisiin. Tieliikennelaista puuttuu viittaukset KPL:iin ja toisinpäin	Näyttövastuu on aina kunnossapitäjällä. Entäpä velvoite liikkujalle puutteen osoittamisesta (valokuva?) (kunnossapitäjän näkökulma). Ehdotus: Jokainen saa kulkea niin kuin haluaa, mutta jos tapahtuu vahinko, ei sen välttämättä tule olla yhteiskunnan vastuulla	Nykyinen oikeuskäytäntö ei toimi – katsotaan vain onko väylälle heitetty sepeliä ja se ratkaisee kaiken
Vastuiden jaon tulisi olla selkeämpi ja helppolukuisempi	Yleinen vastuunjako vahingoista selväksi Jos työmaa kaventaa väylää niin, ettei talvikunnossapito ole mahdollista normaalin urakan puitteissa, niin kenellä on vastuu. Vahingot kolmansille osapuolille (case huonokuntoiset aidat). Laki eräistä naapurussuhteista (17-19§) tulisi myös katsoa ja sovittaa yhteen	Vastuut tulisi määritellä uudestaan selkeämmin eri tapauksissa Kunnossapitäjän vastuu siitä, että väylä on oikeasti kuljettavissa, tulisi olla suurempi (käyttäjänäkökulma) KPL:iin työmaan työstä vastaavan velvollisuudet esimerkiksi talvikunnossapidon osalta. Miten vastuut menevät, jos tapaturma tapahtuu työmaan hoidossa olevalla pätkällä?	Selkeät vastuun määritykset eri tapauksissa Kunhan kunnossapidon keliin suhteutettu hyvä perustaso on kunnossa, niin sen päälle kulkijan oma harkinta ja vastuu kulkemisesta voisi olla hyvä yhdistelmä. Mutta miten tämä kirjataan?
Korvaukset kalusto- vahingoista tasavertaiseksi	Autoille korvataan päällysteen vaurioidenvuoksi aiheutuvia, pyörille esimerkiksi ei juuri koskaan	Yhdenmukainen kohtelu eri liikennemuotojen kesken	Eri liikkumismuotojen yhdenvertaisuuden kasvu
Pienirenkaisten kulkumuotojen tapaturmat ja skuuttien aiheuttamat vahingot	Skuutit yleisillä alueilla -> vahinko – kuka vastuussa? Kuluttajaturvallisuuslaki: skuuttien palvelun tulee olla turvallinen, toiminnanharjoittaja vastuussa Rullaluistimille ja skuuteille sattuneista onnettomuuksista tulee vaatimuksia. Näitä ovat kaupungit hylänneet järjestään. Pienirenkaisina herkkiä kulkumuotoja jopa kivenmurusille	Oma myötävaikutuskohta kunnossapitolakiin Voiko olla niin, että skuuttilautayhtiöt vastaavat vahingoista asiakkailleen ja siksi korvausvaateita ei tule kaupungille. Palvelu tulee muotoilla siten, että se on kuluttajalle turvallinen.	Korvausvaatimuksien vähentyminen Palvelumuotoilulla turvallisuuden lisääntyminen, yhteiset pelisäännöt selkeyttävät ja parantavat turvallisuustilannetta

Työpajan 3 pienryhmä 3D Muut lait ja niiden huomioiminen, tulosten muistiinpanot

Tarve	Yhteensovitettava asia / laki	Kunnossapitolaissa näkyminen	Vaikutusarvio / tavoite
Teleoperaattoreiden toiminnan helpottuminen	SVPL 236 sijoittamisoikeus ”määrävä” MRL 161 Verkojen rakentaminen ei saa kuitenkaan aiheuttaa korjausvelkaa tai rakenteen heikentymistä, tulee tehdä kaupunkien / kuntien / valtion ohjauksen ja määräysten mukaisesti	Huomioidaan SVPL:n teleyrityksille säännelty oikeus rakennus- ja ylläpitotöihin KPL ei sanktioisi tai rajoittaisi ko. oikeutta Kunnalle oikeus hallinnoida toteutusta (aikataulu) Lakiin tulee kirjata vastuut	Sijoittaminen julkisille maille/yleisille paikoille, prosessin helpottuminen – myös valtakunnallisesti yhtenäinen menettelytapa Kaapeleiden sijoittamisen suunnittelu ja jälkien korjaaminen parantuisi
Selkeät kunnossapitovastuut	Alueidenkäyttölaki Nykyiset kirjaukset tsaarin ajalta, ”mökin mummo vastaa”. Samalla kadun poikkileikkauksella voi nykyisin olla neljä toimijaa.	Selkeät kunnossapitovastuut tulee miettiä uudelleen ja kirjata lakiin Urakoitsijoiden rajapinnat näkyvät liikaa nykyisin, eri toimijat eivät välttämättä pääse samaan aikaan ja laatuero näkyy, tähän olisi hyvä saada vastuunjako tai rajapintojen huomioimisesta	Avoin tiedonkulku Yhtenäinen kunnossapito
Digitaalinen tulevaisuus, Yhden luukun periaate tiedolle, Tiedon laadun parantaminen	EU sääntely: Älyliikenne-direktiivi Määräykset verkkotietojen toimittamisesta (Traficom) Rakennetun ympäristön tietojärjestelmä (MRL) Tulisi saada yhtenäiset toimintatavat, nykyisten toimintatapojen yhteensovittaminen. Kaikkia elementtejä tulisi tarkastella ns.digilasit päässä koska olemme menossa kohti digitaalista tulevaisuutta Tulisi tehdä sääntelyä joka kestää aikaa, kannustaisi ja edistäisi uuden teknologian käyttöä, tiedon saatavuutta ja hallintaa. Tiedon laadun ja rajapintakysymyksissä kannustetaan digitaalisuuteen	Ei keksitä uutta järjestelmää, hyödynnetään olemassa olevia järjestelmiä Kunnossapitoa koskeva tieto toimisi RYHTI-hankkeen RYTI-tietojärjestelmässä. Digitalisaation osalta on syytä olla eturintamassa, EU-tason velvoitteet tulevat. Yhteiset peruseriaatteen ja menetelmät käyttöön, peruselementit samat valtakunnallisesti ja paikallisesti vain hienosäätöä	Edelläkävijyys digitaalisuudessa, hyvinvoinnin lisääntyminen Yhteiset peruseriaatteen ja menetelmät, dataympäristön rakentaminen koordinoitusti Selkeät lupakanavat, yhtenäiset toimintatavat ja lupakäsittelyt Digitaalisuuteen vaatii rahaa sekä resursseja, pitää löytää hyöty kuntaomistajalle

Työpaja 4: Lain lähtökohdat ja prioriteetit, tiedonhallinta

Työpajan 4 pienryhmä 4A Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo, tulosten muistiinpanot

Tarve	Huomioiminen kunnossapitolaissa tai muuten	Vaikutukset / vaatimukset	Tiedonhallinnon rooli
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden tarpeiden huomioiminen. Kävelyn ensisijaisuus. Hyvien liikkumisolosuhteiden tasa-laatuus ja jatkuvuus.	Etenkin talvihoidossa tarvitaan parempaa palvelutasa- ja tarpeiden tunnistamista. Todellisten reittien huomioiminen. Talvihoidon tasalaatuisuudelle yhtenäiset kriteerit. Tasalaatuisuuden näkökulmasta laajempi kunnossapidon vastuu olisi perusteltua. Nytkin jo mahdollista (kuntien päätettävissä) Työnaikaiset järjestelyt turvallisiksi ja toimiviksi kaikille. Yhtenäiset prosessit työmaiden epäkohtien ilmoittamiseen ja korjaamiseen. Ennakoiva tiedottaminen kunnan tulevista toimista.	Oleennaista tavoitetasoa määrittely laissa, menetelmät kadunpitäjän vastuulla. Kaluston ja resurssien riittävyys. Väylien tai yhteyksien priorisointi. Vastuun siirto lisäisi kuntien kustannuksia. Maksujen perimisen kulut suhteessa niiden tuottoon?	Priorisointi ja toimenpideluokat pitäisi olla tienkäyttäjien nähtävissä ja ymmärrettäviä. Tieto työmaiden järjestelyistä tulisi olla kaikkien saatavilla.
Kunnossapidon suunnittelu yhdenvertaiseksi	Yhdenvertaisuuden vaatimus tulisi jotenkin näkyä kunnossapitolaissa perustuslain (6S) lähtökohdista. Kiinteistöjen omistajien yhdenvertaisuus	Huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet	Relevantin tiedon määrittäminen, kerääminen ja välittäminen käyttäjille tärkeää
Tiedon välittäminen jk+pp -väylien liikkumisolosuhteista eri käyttäjäryhmille	Enemmän käytäntöjen kehittämistä kuin lainsäädäntöasia Tiedonhallintaa parantamalla mahdollistetaan oikeat toimenpiteet oikeissa paikoissa oikea-aikaisesti.	Tieto vaikuttaa matkapäätökseen/ kulkutapaan / reittiin. Tieto ennen matkaa vai matkan aikana? Esim. pyöräilijät tarvitsevat tiedon jo ennen matkalle lähtöä.	Eri kunnossapitäjien tietojen saaminen "samasta luukusta" saatavaksi? Edellyttääkö että kunnossapito olisi pääosin yhdellä toimijalla?
Katutilan jakamisen uudet prioriteetit	Enemmän alueidenkäytön suunnittelun säätelyä Katujen ja yleisten alueiden merkitys liikuntapaikkoina ja liikunnallisen elämäntavan mahdollistajana huomioitava kunnossapidossa Kadut ja yleiset alueet liiketoiminnan paikkoina Uusien liikkumismuotojen ja eri käyttäjien tarpeiden huomiointi katutilan jakamisessa KPL:ssä tulisi mahdollistaa kp-töitä tai turvallisuutta haittaavien skuuttien poisto.	Kestävän kehityksen ja liikunnallisen elämäntavan edellytyksien parantuminen Uusien liiketoimintojen edellytysten tukeminen	Todellistiin reitteihin liittyvä tieto Tiedon jakaminen rajapintojen kautta.

Työpajan 4 pienryhmä 4B Kestävä kehitys, luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutos KPL:ssä, tulosten muistiinpanot

Tarve	Huomioiminen kunnossapitolaissa tai muuten	Vaikutukset / vaatimukset	Tiedonhallinnon rooli
Luonnon monimuotoisuus	Toimijat eivät toivo lakiin säädöksiä, vaan enemmän mahdollistamista Esimerkiksi, miten voi ottaa monimuotoisuuden paremmin huomioon, saako jättää lahopuuta, saako kylvää niittysiemeniä tms.	Pitäisi saada lisää tietoa siitä, miten verkkoja voidaan rakentaa niin, että monimuotoisuus säilyisi / sitä edistettäisiin mahdollisimman hyvin Kustannukset täytyy miettiä myös, kuka maksaa lisäkustannukset tai voidaanko parantaa ilman lisäkustannuksia Toimintatapojen parantaminen.	Arvokkaat luonnonkohteet ja muinaismuistot pidetään salassa Tiedot voisi nykytekniikalla saada suoraan kaivinkoneeseen, tätä pitäisi edistää Tarvitaan tietoa, mitä eri maaperätyypeillä kannattaa tehdä eri tavoin.
Vihertavoitteiden huomioon ottaminen, EU:n ennallistamisasetus	Täytyy pitää käyttötarkoituksen vaatimassa kunnossa on hyvin yleisluonteinen. Yleisö toivoo, että metsiä ei trimmata, vaan jätetään lahopuita pystyyn. Olisi hyvä säätää laissa "tuki" sille, että saa jättää lahopuita yms, jotta uskalletaan jättää metsiin pystyyn lahopuita Kokonaisnäkemys vihreän määrästä ja sijainnista hallitaan yleensä kaavassa kokonaiskysymyksiä	TUKES ei osannut esim. vastata, että onko puisto kuluttajapalvelu. Myös HE:nkirjaukset siitä, miten yleisiä vaatimuksia tulkitaan konkreettisesti Tieto- ja hankintaosaamisen kysymys enemmän kuin resurssiasia huomioimisessa	Tietoa ja tietolajien määritystä tarvitaan myös ennallistamisen asioissa
Energiamurros ja ilmastonmuutoksen ehkäiseminen ja sopeutuminen.	Vaatiiketteryyttä ja tekemistä yhteiskunnassa nopeaan tahtiin Laki nyt jo toimii ja mahdollistaa rakennuttajalle sen, mitä tarvitsee tehdä. Eri kuntien erilainen soveltaminen on hankala asia. Jos tulee aikataulullisia yhteensovittamisrajoitteita, ne hidastavat kehitystä Aurinkopaneelien osalta tulee karsia puustoa / oksia varjostamasta -> KPL & MRL uudistaminen tällaisiin yhteensovittustarpeisiin	Mahdollistaminen: katurakenteessa pitää olla riittävästi tilaa ja mietittä, minne sinne voi sijoittaa tulevien tarpeiden mukaan. Etukäteen rakentaminen on hankalaa, koska ei ole vielä loppuun asti suunniteltukaan eikä tilattu etukäteen Eikä tiedetä etukäteen myöskään kapasiteettitarpeita. Markkinatalous on vallitseva toive.	Sähköiset lupakanavat, läpinäkyvyyttä hankkeisiin -> edistävät yhteisrakentamista
Vieraslajien poisto	Velvoitteet tulevat muusta lainsäädännöstä. On haasteellinen asia.	Liittyy käytännössä kadun kunnossapidon toimialaan, informaation jakaminen tärkeää	Paikkatietona tietoa esiintymistä ja puhdistamisaikatauluista
Arkiliikunnan lisääminen + työmaajärjestelyt	Helppo liikkumisympäristö on tärkeää. Palvelutasojattelun saaminen kunnossapitoon ja työmaajärjestelyihin Työmaa vastaa kuljettavuudesta ja turvallisuudesta – tasoa lakiin	Taloudellinen ohjauskeino ehkä tehokkain. Lakitasoinen palvelutasomäärittely on jäykkää	Tiedon vaihto ja vuorovaikutus, yhteistyöllä vakiotoimintatavat

Työpajan 4 pienryhmä 4C Uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen huomiointi, tulosten muistiinpanot

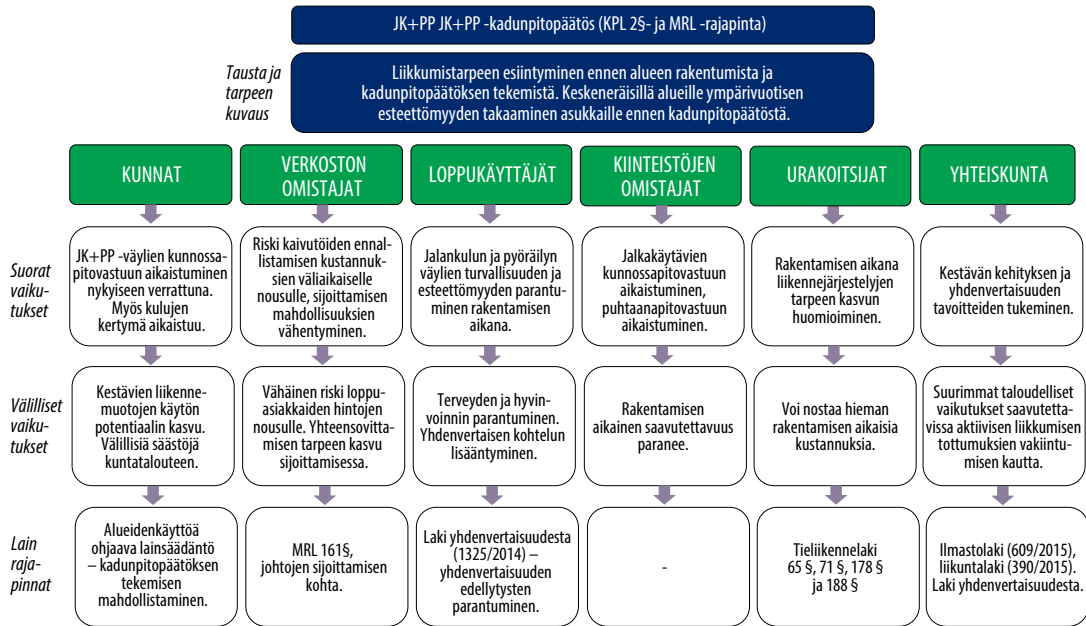
Tarve	Huomioiminen kunnossapitolaissa tai muuten	Vaikutukset / vaatimukset	Tiedonhallinnon rooli
Uusien liikkumismuotojen näkyminen suunnittelussa ja tarpeiden tunnistaminen	KPL & MRL rajapinta; maankäytön suunnitteluta lähtien katutilan jakaminen, mikroliikkumisen tarpeiden tunnistaminen Mikroliikkumisen tarpeet kunnossapidolle: mikä on mitoittava tekijä laatuvaatimuksille? Lakiin ei liian tiukkaa määritelmää, eikä liian löysääkään...	Kunnossapidon ja uusien liikkumistarpeiden (tila) vaatimukset tulisi huomioida aikaisemmassa suunnittelussa Reaaliaikaisten tilannetietojen järjestäminen Mitkä ovat realistiset mahdollisuudet vastata eri liikkumismuotojen tarpeisiin?	Vaatisi vielä paljon jumppaa, jotta saadaan toimimaan koko prosessin näkökulmasta (maankäytön suunnittelu – kunnossapito) Sisäinen vuoropuhelu ja tiedonhallinta -> mitä tarkoittaa, jos asioita ei huomioida. Ei ole vaan hoksattu asioita. Tieto on ihan keskeinen asia: säätieto -> missä kunnossa mikäkin paikka on. Talven olosuhteet ja tieto niistä. Myös kaupungit tarvitsevat tietoa -> kaupungeillekin tulisi tuottaa tietoa. Espoossa on saatu jotain tietoa roboteista.
Tiedon hankinta, ylläpito ja jakaminen	KPL:ssä tulisi näkyä vaatimus jollain tasolla. Erityisesti spesifimmin kunnossapitoon liittyvän tiedon osalta. Ei ole reilua, jos tiedon keräämisestä vastuu siirretään urakoitsijoille. Pitää myös korvata tiedon keräämisen kustannus sopimusrajapinnassa Tiedon omistajuus ja jakaminen tulee ratkaista reilulla tavalla eri osapuolet huomioiden Liikennepalvelulaissa veloituksia tuottaa tietoa -> KPL:ssäkin voisi olla saman tyyppisesti?	Tulee olla digitalisaatiossa etujoukoissa mieluummin kuin ”perässä hiihtäjä” Ei tulisi olla liian kuormittavaa, tiedon tulisi siirtyä automaattisesti Datan tietoturva on huomioitava Lakivaatimuksia -> resurssit ja rahoitus katsottava samalla. Reaalielämä huomioitava Onko kokonaiskuvaa siitä regulaatiosta, mitä tulee EU:sta?	Tiedonhallinnalla on aivan keskeinen rooli! Tulee miettiä skaalautuvia malleja ja ratkaisuja hyödyntäen olemassa olevia ratkaisuja (Ryhti-hanke). Tietoa yhden luukun kautta, Ryhti-hanke tähtää tähän Tiedon omistamisen ja jakamisen pelisäännöt tarvitaan Digitaalinen murros tulee, haluamme tai ei
Yhteisten pelisääntöjen aikaan saaminen	KPL: miten toimitaan niiden osalta, jotka eivät toimi pelisääntöjen mukaan. Voiko olla KPL:npuolella? Tieliikennelain puoli? Selvitetään mahdollisuuksia lisätä kunnille mahdollisuuksia säännellä mikroliikkumisen palveluja	Norjassa (?) -> voidaan säädellä (kilpailuttaminen) uusia liikennepalveluja. Lisenssimalleja on myös jossakin? Syytä selvittää tarkemmin	Geomarkertitoimivat jo skuuttien toiminta-alueiden rajoittamisessa. Samaa systematiikkaa esim. pysäköintiin

Työpajan 4 pienryhmä 4D Turvallisuus, esteettömyys, matkaketjut ja sujuvuus KPL:ssä, tulosten muistiinpanot

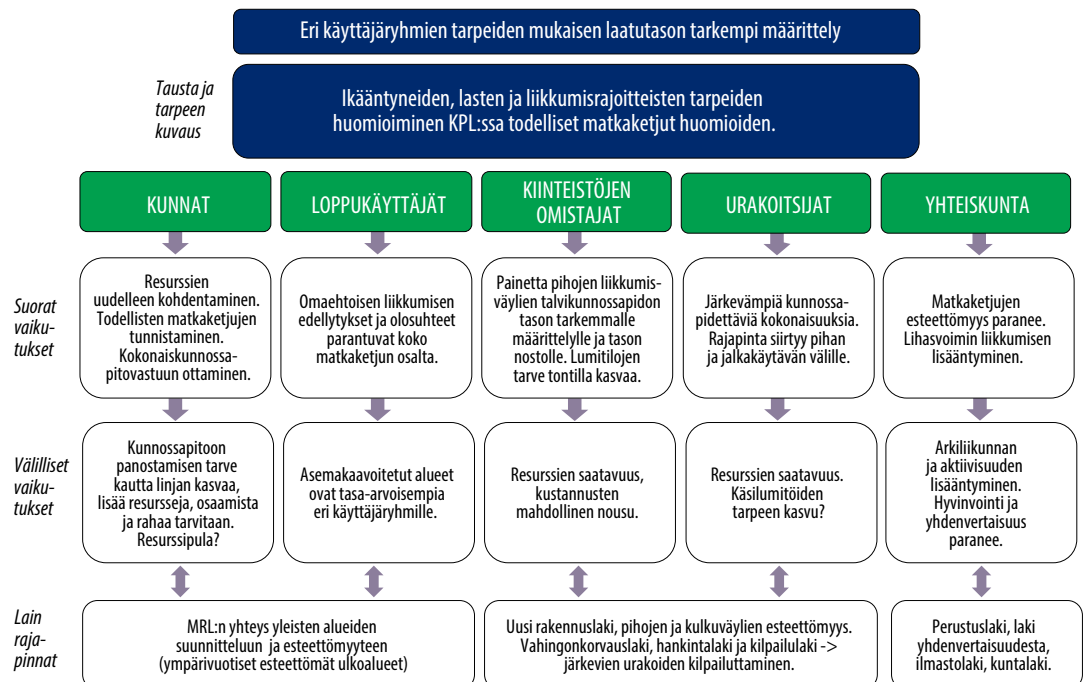
Tarve	Huomioiminen kunnossapitolaissa tai muuten	Vaikutukset / vaatimukset	Tiedonhallinnon rooli
Turvalliset työmaat kaikilla kulkumuodoilla	Väli aikaisten reittien opastaminen, nykyisin todella heikkolaatuista. KPL: reittien laatu ja sujuvuus jotenkin määriteltyinä. Tieliikennelaki: Esim. Työmaa-aidassa tulisi aina olla valo. Jos olisi ollut tämä vaatimus niin kaksi pyöräilijää olisi säilynyt hengissä tänä vuonna. Kaivuutöiden jäljen tulisi olla tyydyttävää ja tasaista	Miten laatu ja sujuvuus määritellään? Energiamurros: paljon kaivamista tulossa -> toivotaan hyvin selkeitä ja vakioituja ratkaisuja. Esimerkiksi mikä ylikulisilta täyttää esteettömyysvaatimukset, ja voisi käyttää vain näitä.	Merkittävä rooli. Esim. kaivuutöiden yhteis-aikaistaminen auttaisi paljon, mutta on erittäin vaikeaa. EU:sta tulee asetuksella suoraa velvoitteita jäsenvaltioihin joiden tulee tuottaa kunnossapitoon liittyvää tietoa, esim. tilapäiset liikennejärjestelyt.
Esteettömyystiedon tuottaminen	EU:ssa on vahva pyrkimys siihen että liikenteen automaatio, multimodaaliset matkaketjut ja vihreä siirtymä ovat korkealla prioriteettitasolla. Voidaanko laissa tai asetuksessa määritellä kuinka tarkasti asioita? Mikä on tyydyttävä taso? Jonkinlainen selvyyt. Tuleeko lakiin jokin minimipalvelutaso? Mitä kaikkea se sisältää? Mitä tietoja siihen tuotetaan ja mikä on niiden näkyvyys? Meidän tulee siirtää aivot jo tulevaisuusmoodiin – kuinka pääsemme muuttamaan nykyistä ajattelutapaamme kohti digitaalista toimintaympäristöä missä mm. esteettömyys on oikea prioriteetti? On aina helpompaa kulkea karkijoukoissa ja tämä on hyvä myös markkinoille. Esimerkki tarkasti määritellyistä esteettömyysvaatimuksista on esimerkiksi VN:nasetus rakennuksen esteettömyydestä (241/2017)	Eri lakien rajapintojen tunnistaminen ja aukko-paikojen huomaaminen ja myös päällekkäisyyden välttäminen. MRL ja tieliikennelaki liittyvät vahvasti. Maankäytön ja katujen suunnittelussa luodaan valtavasti reunaehtoja ja mahdollisuuksia kunnossapidolle ja esteettömyydelle. Matkaketjut ovat valtava kokonaisuus. Tiedon välittyminen koko matkaketjun matkalta. Käyttäjänäkökulmaa mukaan.	Halutaan tuottaa parempaa ja enemmän tietoa yhteiskunnan esteettömyydestä.

Liite 6. Vaikutustarkastelut

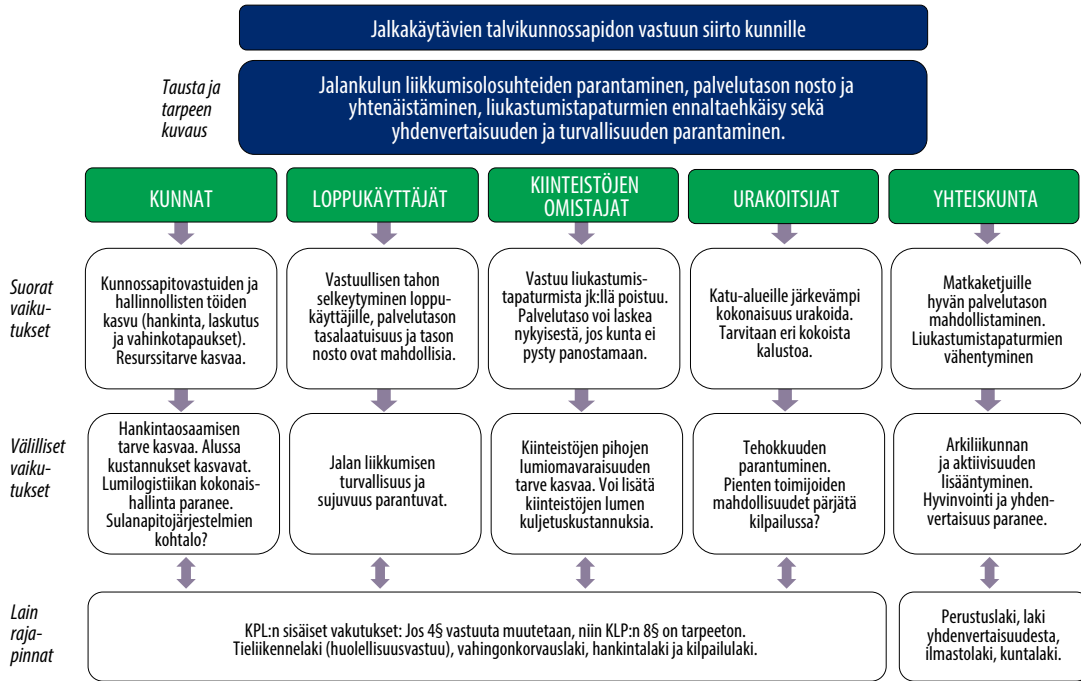
Kuvio 7. Muutostarpeen vaikutusarviointi: jalankulku- ja pyöräteiden kadunpitopäätös



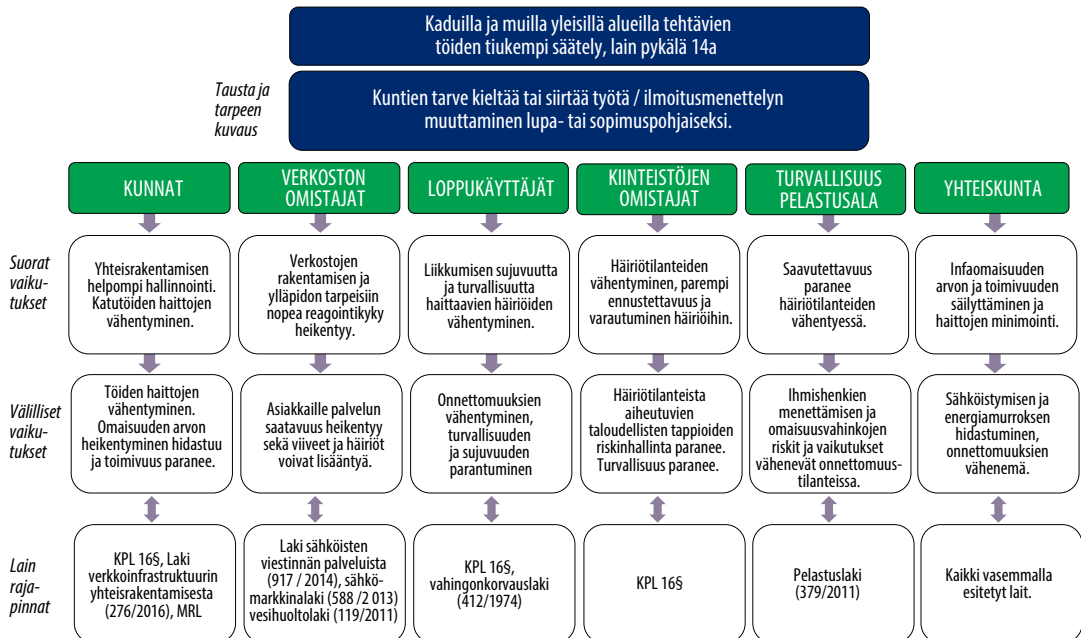
Kuvio 8. Muutostarpeen vaikutusarviointi: käyttäjäryhmien tarpeiden mukaisen laatutason tarkempi määrittely



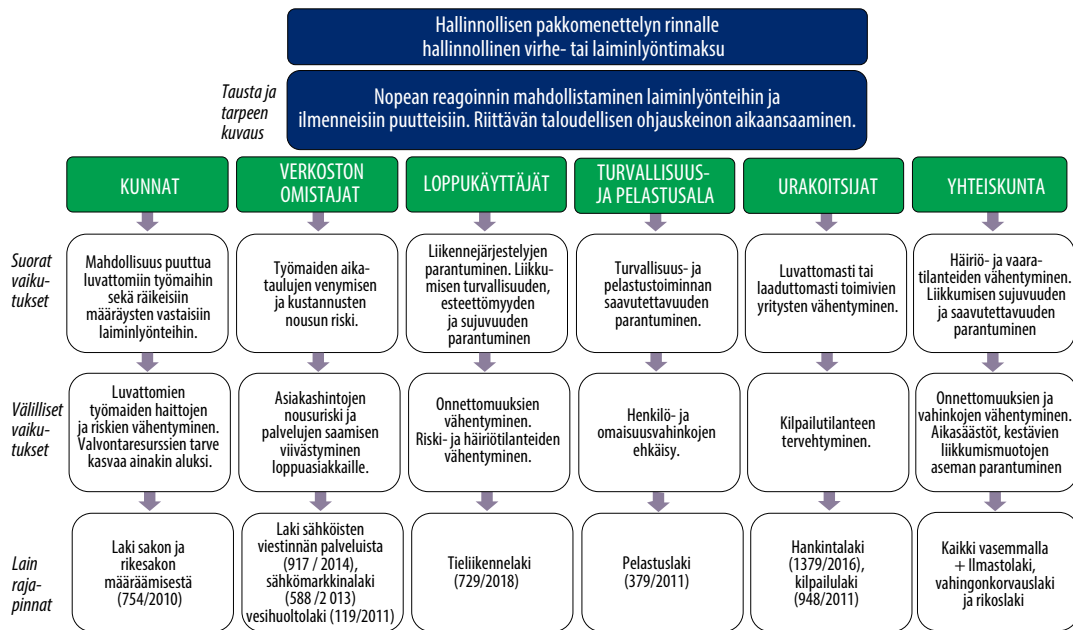
Kuvio 9. Muutostarpeen vaikutusarviointi: jalkakäytävien talvikunnossapidon vastuun siirto kunnille



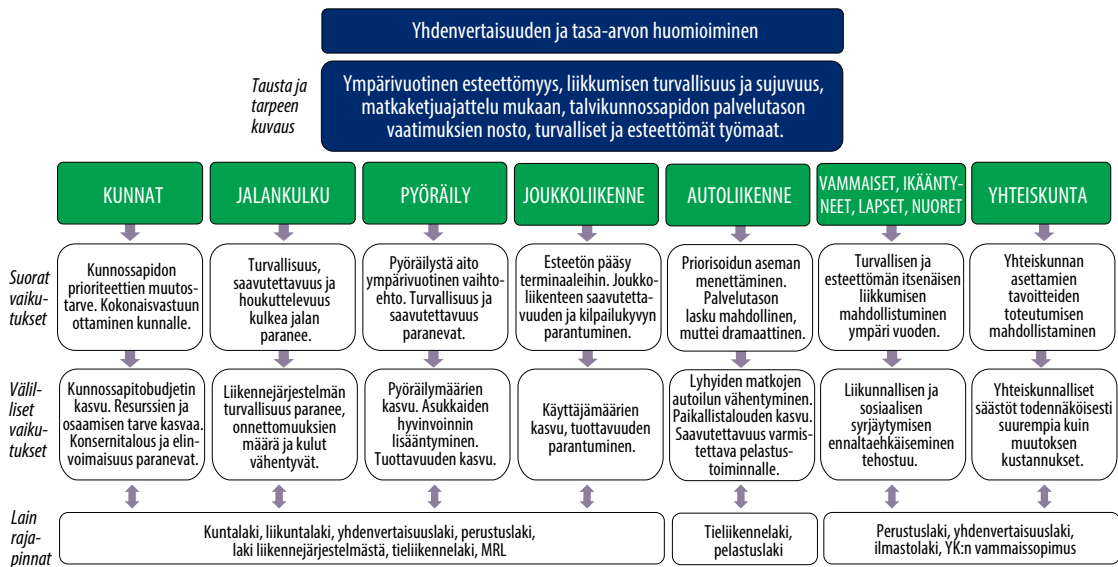
Kuvio 10. Muutostarpeen vaikutusarviointi: kuntien tarve kieltää tai siirtää kadulla tai muulla yleisellä alueella tehtävää työtä



Kuvio 11. Muutostarpeen vaikutusarviointi: hallinnollisen pakkomenettelyn rinnalle hallinnollinen laiminlyönti- tai virhemaksu



Kuvio 12. Muutostarpeen vaikutusarviointi: yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden huomioiminen



Taulukko 15. Tiedonhallinnan ja digitalisaation kehittämisen tarpeet, niiden huomiointi kunnossapitolaissa ja vaikutus

Tarpeen kuvaus	Huomioiminen kunnossapitolaissa	Odotettu vaikutus
Kunnossa- ja puhtaanapidon toteuma- ja olosuhdetiedot	Vaatimus reaaliaikaisista liikkumisen olosuhdetiedoista eri liikkumismuotojen osalta	Reaaliaikainen reittisuunnittelu ja olosuhdetieto parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta eri liikennemuodoilla
Työmaiden lupatiedot	Työmaita koskevien tietolajien (sijainti, kesto ja yhteystiedot) vaatimuksien määrittely. Tietojen välittämisen velvoite.	Reittisuunnittelu reaaliaikaiseksi (joukkoliikenne, pelastus- ja turvallisuustoimijat). Saavutavuus paranee. Työmaiden valvonnan helpottuminen.
Verkkojen sijaintitiedot	Traficomien määräyksien huomioiminen verkkotietojen toimittamisesta	Työturvallisuuden parantuminen ja vahinkojen ennaltaehkäisy.
Todelliset matkaketjutiedot ja niiden kunnossapitoluokitukset	Vaatimus todellisten reittien tunnistamisesta ja kunnossapitoluokitusten määrittelystä todellisen käytön, ei katuhierarkian perusteella.	Eri kulkumuotojen ja käyttäjäryhmien palvelutason nousu koko matkaketjun matkalta.
Tarpeiden ennakointi ja tunnistaminen	Mitä muutoksia on odotettavissa? Vaatimus kunnille eri muutostekijöiden seuraamisesta ja tietojen keräämisestä.	Yhteisrakentamisen parantuminen ja häiriötilanteiden vähentäminen.
Työmaiden olosuhdetiedot	Vaatimus työmaita koskevien olosuhdetietojen keräämisestä, ylläpidosta ja jakelusta. Asiakasrajapinnan vaatimus työmaiden laadun / toimivuuden arviointiin.	Määräysten mukaisten työmaiden lisääntyminen ja valvonnan helpottuminen.
Kuntotiedot tuotteittain	Vaatimus eri omaisuuslajien / verkostojen kuntotietojen keräämisestä, ylläpidosta ja jakamisesta.	Omaisuuksien kuntotietojen saatavuuden parantuminen. Ohjelmointi, ennakoitavuus ja yhteisrakentaminen paranevat.
Kunnossa- ja puhtaanapidettävän omaisuuden paikkatiedot	Vaatimukset kunnossa- ja puhtaanapidettävästä omaisuuden paikkatiedoista, tietojen ylläpidosta ja jakamisesta.	Paikkatiedon, konenäön ja tekoälyn hyödyntäminen kunnossapidon töissä. Tehokkuuden ja palvelutason parantuminen. Alustatalouden ratkaisut kehittyvät.
Luonnon monimuotoisuutta koskevat tiedot	Luonnon monimuotoisuutta koskevien tietolajien kerääminen, ylläpito ja jakaminen.	Luonnon monimuotoisuus asema-kaavoitetuilla alueilla säilyy paremmin.

Tarpeen kuvaus	Huomioiminen kunnossapitolaissa	Odotettu vaikutus
Lumen lähisiirto-paikkatiedot	Vaatus lunitilojen paikka-tietojen määrittämisestä (MRL ja suunnittelun rajapinta).	Lumen kuljettamisen määrä vähenee.
Asiakaspalautesystematiikka	Vuorovaikutuksen ja sen ohjaavan vaikutuksen huomioiminen	Asiakastarpeisiin nopea reagoiminen mahdollistuu ja paranee (automaatio).
Kunnossa- ja puhtaanapitoa häiritsevien tekijöiden tiedot	Ilmoitusvelvollisuus? Tiedon tarve kunnossa- ja puhtaanapitoa häiritsevistä tai vaarantavista tekijöistä (esim. potkulaudat ja tilapäiset rakenteet).	Kunnossa- ja puhtaanapitotyön sujuvuus ja turvallisuus parantuvat.
Uusien liikkumis- muotojen ja -palvelujen tietotarpeet	Olosuhde- ja poikkeamatietojen lisäksi ennakkotietojen tarve kunnossapitotöistä, sama tarve myös mm. kadunvarsipysäköijille (siirtokehotus).	Kunnossa- ja puhtaanapito-tehtävien ja liiketoiminnan parempi yhteensovittaminen, häiriötilanteiden vähentyminen, turvallisuuden parantuminen.
Kaatumis- ja liukastumis- tapaturmien tilastointi	Vaatus onnettomuuksien rekisteröinnistä kunnossapitolakiin tai lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (14 §).	Kansallisesti merkittävän onnettomuus kategorian tilastoinnin parantuminen, toimenpiteiden kohdentaminen, resurssien kohdentaminen kunnossapitoon.

Taulukko 16. Ilmastonmuutoksen hillintä, luonnon monimuotoisuus ja kestävä kehitys: tarpeet, niiden huomiointi ja vaikutus

Tarpeen kuvaus	Huomioiminen kunnossapitolaissa / lainsäädännössä	Vaikutus
Luonnon monimuotoisuus	Tieto arvokkaista luontokohteista yms. piilossa. Tietovaatimusten huomioiminen.	Arvokkaat alueet voidaan huomioida paremmin käytännön työssä (työmaat).
Luonnon monimuotoisuus & ennallistaminen	Lakiin jonkinlainen tuki ennallistamiselle kunnossa- ja puhtaanapito toiminnassa, ettei viheralueita ”siistitä” vastoin monimuotoisuuden ja ennallistamisen tavoitteita. Tarvitaan myös ennallistamiseen liittyvien tietolajien määrittystä.	Ennallistamisen merkityksen ymmärtämisen kasvamisen kautta luonnon monimuotoisuus säilyy / lisääntyy.
Ilmastonmuutoksen ehkäiseminen	Vihreän siirtymän edellyttämän reagoitinopeuden säilyttäminen kunnossapitolaissa, tarpeiden tunnistamisen vaatimus mukaan lakiin.	Resurssi- ja osaamistarve kunnilla kasvaa / resurssien uudelleen kohdentaminen. Ennakointi ja reagointi tuleviin muutostarpeisiin paranee.
Kestävän kehityksen edistäminen	Kestävien liikennemuotojen ympäristönsuojelun priorisointi, esteettömyyden, turvallisuuden, sujuvuuden ja matkaketjujen tarpeiden huomiointi kunnossapitolaissa.	Liikenteen päästöjen vähentyminen ja päästötavoitteiden saavuttaminen.
Ilmastonmuutoksen hillintä	Lumitilojen ja lumilogistiikan suunnittelu yleiskaavasta lähtien, vaatimusten lisääminen alueiden käyttöä ohjaavan lain puolelle.	Kestävien liikkumismuotojen kasvun mahdollistaminen parempien liikkumisen olosuhteiden myötä (kunnossapidettävyyden paraneen).

LÄHTEET

Kunnossapitolain muutos -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
1	Hallituksen esitys kunnossapitolain muuttamiseksi HE 281/2014, Muu-tosesitysteksti perusteluineen	Raportti
2	Helsingin kaupungin esitys valtioneuvostolle kunnossapitolain muuttamiseksi, Helsingin kaupungin kaupunginhallitus, 9.3.2020, esityksen pääasiallinen sisältö (32 sivua)	Raportti
3	Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain muuttamisesta, HE 281/2004	Esitys

Kunnossa- ja puhtaanapidon kehittäminen -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
4	Kadunpito, kehittäminen ja koordinointi, Helsingin kaupungin rakennusvirasto, 28.2.2011. Ehdotuksia kadunpidon kehittämiseksi, mukana ehdotuksia myös lain muuttamiseksi	Raportti
5	Kantakaupungin kokonaisvastuuhoito – mahdollisuudet ja vaikutukset -raportti, Helsingin kaupungin rakennusvirasto, 10.1.2012. Raportissa mukana muutamia lakiehdotuksia.	Raportti
6	Katujen ylläpitokustannuksia lisäävät kustannusratkaisut, Helsingin kaupungin rakennusvirasto, 2010:9.	Raportti
7	Kadun siisteyden laatuvaatimukset, Lehikoinen A., 7.2.2011, Aalto-yliopisto. Kokonaisvastuuhoitoon liittyvä opinnäytetyö kadun puhtaanpidon laatuvaatimuksista Helsingissä.	Opinnäytetyö
8	Yhden toimijan periaate keskusta-alueen kunnossa- ja puhtaanapidossa Oulun kaupungissa, Matero M. 2010, Oulu AMK. Opinnäytetyö kokonaisvastuun ottamisesta kaupungille keskusta-alueella.	Opinnäytetyö
9	Jalkakäytävien kunnossapidon vastuut Kouvolassa, Teknisen lautakunnan pöytäkirja 11.02.2022. Kouvolan kokemuksia jalkakäytävien talvihoidon vastuiden siirroista.	Pöytäkirja
10	Lapin talvipyöräilyn edistäminen, Tornion, Kemin, Sodankylän ja Rovaniemen kaupungit, 28.02.2022	Raportti

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
11	Ratkaisulähtöinen aloite yksityisten kiinteistönomistajien jalkakäytävä-osuuksien kunnossapitovastuun epätasapuolisuuden lain velvoittamaksi tasoittamiseksi Raahan vanhan kaupungin ruutukaava-alueella, kuntalaisaloite 25.2.2021	
12	Esitys tontinomistajille kuuluvan katujen talvikunnossa- ja puhtaanapidon ottamisesta kaupungin tehtäväksi alueella Pasila – Kumpula – Toukola – Vanhakaupunki, Helsingin kaupunki 2015	Päätös
13	Katujen talvikunnossapidossa ilmenneet ongelmat eduskunnan puhemiehelle, kirjallinen kysymys 1080/2005 vp	Asiakirja
14	Kun liukastut jäisellä kadulla, on epäselvää kuka kantaa vastuun – Japanissa hiekottaminen kuuluu jalankulkijalle ja se voisi tuoda suuria säästöjä, YLE:n artikkeli Yle.fi -verkkosivuilla 25.1.2022	Uutinen
15	Talvikunnossapito Savilahdessa, Timo Perälä, 30.11.2019. Sisältää hyviä talvikunnossapidon käytäntöjä Suomesta ja maailmalta	Raportti
16	Artikkeli tasa-arvoisesta kunnossapidosta, YLE:n artikkeli yle.fi -verkkosivuilla 11.11.2016	Artikkeli
17	Artikkeli tasa-arvoisesta kunnossapidosta, YLE:n artikkeli yle.fi -verkkosivuilla 28.2.2015	Artikkeli
18	Feministinen kunnossapito: Vasemmistoliiton valtuutettu haluaa panna Turun lumenaurauksen uusiksi: "Aurataan kadut feministisesti", uutinen iltalehti.fi -verkkosivuilla 1.4.2021	Artikkeli
19	Så blev jämställdhet en fråga för snöröjarna, artikkeli maskinentreprenoren.se -verkkosivuilla 17.3.2022 tasa-arvoisesta lumen aurauksesta	Artikkeli
20	Snöröjning som en väg till ett jämställt samhälle, artikkeli dagensarena.se -verkkosivuilla 20.12.2019 tasa-arvoisesta kunnossapidosta	Artikkeli
21	Katujen puhdistuskausi lähestyy – auton siirtokehotuksen saa mobiili-sovelluksesta, tiedote sttinfo.fi -verkkosivuilla	Tiedote
22	Lumi saartaa autot ja tukkii jalkakäytävät Helsingissä – Ratkaisu olisi olemassa, mutta se hautautui virkamiesten pöytälaatikoihin seitsemän vuotta sitten, artikkeli rakennuslehti.fi -verkkosivuilla 1.2.2019	Artikkeli
23	Kelkkakaistatutkimus E.S. Lahtinen Oy:lle, Samuel Lahtinen, Seinäjoen ammattikorkeakoulu, 2013. Kysely kunnille osittaisen hiekoituksen käytöstä, hyödyistä ja esteistä. Viidessä kunnassa 146 vastanneesta oli käytössä osittainen hiekoitus.	Opinnäytetyö
24	Pohjois-Amerikassa on potkukelkkabuumi – Viime talvena eteläpohjalaisen Eslan kelkkoja myytiin enemmän vientiin kuin kotimaassa: "Lämmittää mieltä", uutinen yrittajat.fi -verkkosivuilla 8.2.2022	Uutinen

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
25	Potkukelkalla on uusia ystäviä, ”ei ole pakko ajaa Testalla, kun voi ajaa Eslalla”, uutinen selkosanomat.fi -verkkosivuilla 10.2.2021	Uutinen
26	Kuntalaisaloite lumien poistamiseksi omakotikiinteistöjen porteilta, kuntalaisaloite ja kaupunkirakennelautakunnan vastaus 15.3.2022, Joensuun kaupunki. Tonttiliittymien aukaisun lisäkustannukseksi arvioitiin Joensuussa 560 000 €/v ja 40 työkonetta lisää.	Pöytäkirja
27	Vastaus kuntalaisaloitteeseen, tonttiliittymien kohdalla lumenaurauksesta johtuvat ongelmat, Oulun kaupunki 19.6.2019.	Pöytäkirja
28	Auravallien poistosta saatu palaute auttaa kehittämään toimintaa jatkossa, Vaasan kaupungin verkkosivujen uutinen 17.3.2022	Uutinen
29	Aurauksaluston lumistopparit, valtuustoaloite Limingassa 17.5.2022	Pöytäkirja
30	Kuopion pohjoisen alueen talvikunnossapidosta palautevyöry urakoitsijalle – asukastoimikunnan puheenjohtaja: Todella huonossa jamassa, uutinen yle.fi -verkkosivuilla 2.2.2022	Uutinen
31	Kuntalaisaloite aurauksen kilpailutusperusteiden muuttamisesta, lumistoppareiden vaatimuksen lisääminen, Kempeleen kunta, 13.3.2018	Aloite
32	Joensuussa uusi kokeilu – ikäihmisten tonttiliittymien auraukseen voi saada apua, uutinen yle.fi -verkkosivuilla 5.1.2023	Uutinen
33	Tonttiliittymät aurataan tänä talvena ensimmäistä kertaa, Vaasan kaupungin asukaslehti 1/2022	Artikkeli
34	Kaupunki auraa ikäihmisten tonttiliittymät ensi talvena, uutinen jyvaskylasinfonia.fi -verkkosivuilla 24.10.2022. Yhteensä 1 429 liittymää, lisäkustannusarvio 220 000 €/v.	Uutinen
35	Lumisetelistä apua ikäihmisille, uutinen seutumajakka.com -verkkosivuilla 6.1.2023. Varattu 12 500 € yli 75-vuotiaiden omakotitaloasukkaiden käyttöön.	Uutinen
36	Alustatalouspalvelu lumitöihin? Workin -palvelu kotitalouksille, tuotekuvaus workin.fi -verkkosivuilla, haettu 6.1.2023	www-sivu
37	Vuorovaikutusta, datavirtoja ja uusia ideoita tulevaisuudesta – alustatalous on tullut jäädäkseen, artikkeli Polemiikki 01/2019 lehdessä s. 19–21	Artikkeli
38	Digitaaliset alustaekosysteemit ja kuntien elinvoima – tapaustutkimus Japanista, Toni Rynnänen, Torsti Hyyryläinen & Ryo Umeda, Kunnallisalan kehittämissäätö julkaisu 39/2021	Raportti
39	Kunnossa- ja puhtaanapitovastuiden jakautumisesta kaduilla, joille rakennetaan raitiotie, Pirkanmaan Kiinteistöliiton lausunto 8.11.2019	Lausunto
40	Käyttäjäystävällisyyttä kunnossapitoon, Timo Perälä, Ismo Heikkinen, artikkeli Tie&Liikenne -lehdessä 2/2013, s. 22	Artikkeli

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
41	Omakotiliiton vinkit ja oppaat, Mitä tehdä, kun lunta tulee runsaasti ja aura-auto jättää lumivallin pihatien liittymään? Omakotiliitto.fi -verkkosivut	Artikkeli
42	Kunnossapidon merkitys talvipyöräilyn lisäämisessä, Mika Terhelä, Väylävirasto, 11.11.2021	Esite
43	Oulun pääpyöräiteiden superkunnossapitoluokan erillisurakka, Timo Perälä, Pekka Tahkola, 27.1.2022	Video
44	T-OMHA / Kävely- ja pyöräilyväylien kunnonhallinnan kehittäminen, Väyläviraston julkaisu 43/2022	Raportti
45	Kaupunkiseudun pääpyöräilyreittien yhtenäinen talvihoito, case Oulun seutu, Ossi Patrikainen, 9.9.2019	Lopputyö
46	Väyläinfran hyvä kunto on kunnan elinvoiman peruspilareita, artikkeli tieyhdistys.fi -verkkosivuilla, haettu 6.1.2023	Artikkeli
47	Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki (EVA-HEL), Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D., Aalto yliopisto, 11/2022	Raportti
48	Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3	Raportti
49	Vertailu sähköpotkulautojen käytöstä ja lainsäädännöstä Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa, Joni Utraiainen, Tampereen yliopisto, Verne liikenteen tutkimuskeskus, 2020	Raportti

Kadulla ja muilla yleisillä alueilla tehtävät työt -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
50	Kaduilla ja muilla yleisillä alueilla tehtävien töiden ohjaaminen, 2006, Kuntaliitto	Raportti
51	Yhteinen kunnallistekninen työmaa, tilaajien välinen sopimus 2017, Kuntaliitto, Energiateollisuus, Ficom, Vesilaitosyhdistys	Raportti
52	Kaivutyöprosessin yhteensovittaminen ja sujuvoittaminen, kyselytutkimus ja toimenpide-ehdotukset, Alatyttö V., Sipilä J., Kuntaliitto, 2020	Raportti
53	Yhteisrakentamisen kustannusvaikutukset verkkoinvestoinneissa – Asiantuntijaselvitys, 9.3.2022, Traficom	Raportti
54	Yhteisrakentamisen verkostohanke, Loppuraportti, 15.01.2022, Kehto-foorumi, Elisa, Dna, Telia, Finnet-liitto, Traficom, VVY, Kuntaliitto, Ficom, Energiateollisuus	Raportti

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
55	Yhteisrakentamisen hyvät käytännöt, Reiniko Oy; Jukka Niemelä, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 37/2010	Raportti
56	Verkkoinfrastruktuurin käsitelmä, Melama H. ja Lehenberg J., 2018	Raportti
57	Helsingin kaupungin YKT -prosessi, Prosessin kehittäminen – kasvukertomus hallintokuntarajat ylittävän prosessin luomisesta ja yhteistyöstä – Helsingin kaupungin rakennusvirasto, 2013:8	Raportti
58	Sähkö- ja tele-yhtiöiden yhteisrakentamisen kustannusten jakosuositus, Energiategollisuus ja Ficom, 22.06.2017	Raportti
59	Laajakaistan yhteisrakentamisdirektiivi. Teknistaloudellinen selvitys LVM, 2015. Selvityksessä arvioidaan ns. laajakaistadirektiivin 2014/61/EU Suomen kansallisen voimaansaattamisen kannalta olennaisia teknistaloudellisia vaikutuksia.	Raportti
60	Yhteinen kunnallistekninen työmaa ja suuret kaukolämpöjohdot: yhteisrakentamisen kehittäminen Lahdessa, Heikinoja A. 2022. Suurimmat haasteet kohdistuivat aikatauluun, suunnitelmien yhteensovittamiseen sekä kustannuksiin riskien jaon ja ristiriitatilanteiden yhteydessä.	Opinnäytetyö
61	Katuhankkeiden toimintamallin kehittäminen, Purontakainen N. 2020, Metropolia. Helsingin kaupungin katutöiden sujuvoittamisen tavoitteeseen liittyvä opinnäytetyö.	Opinnäytetyö
62	Parhaat käytännöt katutyömaan hukan ja aiheutuneen haitan minimoimiseksi, Viitanen V. 2020, Aalto-yliopisto. Osa Helsingin kaupungin "Toimivat katuhankkeet" -projektia	Diplomityö
63	Toimivat katuhankkeet – tutkimuksen loppuraportti. Seppänen, O. Peltokorpi A. Junnila S. Mustonen L. 2020, Aalto-yliopisto. Yhteenveto neljästä työpaketista, jotka olivat: 1) nykytilan kartoitus, 2) parhaat toimintamallit, 3) taloudelliset vaikutukset ja 4) toimintamallin kehitys työpajoissa.	Raportti
64	Jakeluverkon maakaapeloinnissa vakavia puutteita, Tukesin uutinen tukes.fi -verkkosivuilla 10.10.2018	Uutinen
65	Johtotietopankin laatima teleoperaattoreiden yhteinen kaivuohje johtotietopankki.fi -verkkosivuilla.	Ohje
66	Katutyömaahaittojen arviointi, Helsingin kaupungin rakennusvirasto, arviointimuistio 13.3.2020	Muistio
67	Tuhlattia aikaa, bensakuluja ja ennalta-arvaamattomuutta – tie- ja katu- töistä seuraa sivullisille kymmenien miljoonien eurojen lasku, YLE:n artikkeli 19.11.2017 yle.fi -verkkosivuilla	Uutinen
68	Helsingin kaupungin työmaaopas www.tyomaaopas.fi -verkkosivuilla	www-sivut
69	INFRAn jäsenyrittäjät: Johtotietoja on liian vaikeaa saada. Artikkelit rt.fi -verkkosivuilla 24.9.2018	Artikkeli

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
70	§ 136 Valtuustoaloite: Kehitetään kaupungin ja liikelaitosten katuremonttien sekä tapahtumien aikataulutusta, Kajaanin kaupungin ympäristötekniinen lautakunta 24.11.2021	Pöytäkirja
71	Selvitys passiivisen infrastruktuurin yhteiskäytön nykytilanteesta ja kehittämistarpeista, loppuraportti. Traficom:n julkaisu 12/2020	Raportti
72	Sähkö- ja televerkkojen yhteisrakentamista koskeva kustannustenjakomalli, Ficom ry, Energiateollisuus ry, 22.06.2017	Raportti
73	Passiivisen infrastruktuurin hyödyntäminen, lausuntoyhteenveto, Traficom 11.3.2020	Lausunto
74	Verkkoinfrastruktuurin käsitelmät, Heikki Melama, Jani Lehenberg, Sitowise, 12.10.2018	Raportti
75	Kokemuksia yhteisrakentamisesta, Traficom:n verkkosivuilla, haettu 6.1.2023	www-sivu
76	Kuntien infra kuntoon -selvitys, yksityinen ja julkinen kumppanuus, Suomen Yrittäjät, 09/2021	Raportti
77	Vesihuollon investointitarpeet vuoteen 2040, Vesilaitosyhdistyksen monistesarja nro 63 Helsinki 2020	Raportti
78	Energiaverkkojen rooli energiamurroksessa, Tiekartta vuoteen 2035, Afry Management Consulting, 9.8.2022	Raportti
79	Kaukolämpötilasto 2021, Energiateollisuus ry, 2022	Raportti
80	Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö, Rakennelmien sijoittamisen menettelyiden oikeudellinen tarkastelu, LVM:n julkaisu 3/2018	Raportti

Tiedonhallinta, katutyöt -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
81	Määräys verkkotietojen ja verkkojen rakennussuunnitelmien toimittamisesta (71/2020 M), 5.5.2020, Traficom	Määräys
82	Lähtötietojen vaikutukset putki- ja johtosiirtojen onnistumiseen, Tuomola J. 2020, Tampereen yliopisto	Diplomityö
83	Kaapeli- ja johtotietojen hallinta älykkäästi rakennushankkeilla. Laatonen K. esitys 24.1.2018	Esitys
84	Kaapelien sijaintitieto on kriittistä tietoa. Artikkelit erillisverkot.fi -verkkosivuilla 29.5.2018	Artikkeli

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
85	Työmaan haittojen hallinta ja liikenteen simuloinnit, osa 1. Haveri O. ja Mäkinen J. esitys KehtoFoorumissa 28.3.2019	Esitys
86	Katurakennushankkeen viestintä kaupunkirakentamisessa, Vainionpää J. HAMK, 2021	Opinnäytetyö
87	Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä ja maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta, HE 140/2022	Esitys

Kunnossa- ja puhtaanapito, luontokato, ilmastonmuutos ja kestävä kehitys -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
88	Ekologinen kompensatio, Inkeri Vähä-Piikkiö, Helsingin kaupungin kanslia, kaupunkitieto	Raportti
89	LUMO-ohjelma, Helsingin luonnon monimuotoisuuden turvaamisen toimintaohjelma 2021–2028, Kaupunkiympäristölautakunta 20.4.2021, Kaupunkiympäristön julkaisu 2021:16	Raportti
90	Ekologinen kompensatio ei estä luontokatoa – luontoa hävittävien hankkeiden hyvitykset eivät ole kattaneet heikennyksiä, uutinenhel.fi -verkkosivuilla, 22.9.2021	Uutinen
91	Kiertotalous on avain luontokadon pysäyttämiseen, Tim Forslund, artikkeli sitra.fi -verkkosivuilla, 24.2.2021	Artikkeli
92	Arkkitehdin luontotieto, luonnon monimuotoisuus kaupunkisuunnittelussa, Laura Uimonen, Tampereen Yliopisto, 2020	Raportti
93	Tampereen kaupungin luonnon monimuotoisuusohjelma 2021–2030, Tampereen kaupunki 2021	Raportti
94	Suolan tilalle biohajoava liukkaudentorjunta pohjaveden suojelemiseksi, Lahden kaupungin tiedote, 23.10.2017	Tiedote
95	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen Suomessa – nykytila ja kehitysnäkymä, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:55	Raportti
96	Ehdotus kansallisesti haitallisten vieraslajien hallintasuunnitelmaksi, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:32	Raportti
97	Rakennetun ympäristön luonnon monimuotoisuuden edistäminen kunnossapidon keinoin, case Kirkkonummen Kirkkolaaksonpuisto, Timo Barman, HAMK, 2021	Opinnäytetyö
98	Avoimien viheralueiden kunnossapidon kehittämismahdollisuudet, Riikka Syörinki, esitys Luontokunnat: Avoimien viheralueiden hoito ja perinnetuoto -webinaarissa 5.10.2021	Esitys

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
99	Luontokunnat.fi -verkkosivuston materiaalit, haettu 6.1.2023	www-sivu
100	Luontotiedon hallinta, kysely kunnille 11/2020, Päivi Tiihonen, Kuntaliitto. Indikaattoripaja kunnille -tilaisuus 25.3.2021	Esitys
101	Ilmastonmuutoksen aiheuttamat riskit ja kustannukset Suomelle, valikoituja esimerkkejä, Gaia Consulting Oy, 15.10.2018	Raportti
102	Kansallinen ilmastonmuutoksen sopeutumissuunnitelma 2022, MMM, 2014	Raportti
103	Berliinin kunnossapito sähköistyy, uutinen Koneviesti.fi -verkkosivuilla, 30.12.2021	Uutinen
104	Pyöräteiden talvikunnossapito pitäisi sopeuttaa ilmastoon – nyt jopa viidennes pyöräilijöiden kaatumisista johtuu sepelistä, Pyöräliiton tiedote 14.2.2020	Tiedote
105	Miten väistämättömään ilmastonmuutokseen voidaan varautua? Yhteen-veto suomalaisesta sopeutumistutkimuksesta eri toimialoilla, MMM, 6/2011	Raportti
106	Sopeuttamisen suuntaviivat ilmastopolitiikassa, Suomen ilmastopaneeli, raportti 2/2020	Raportti
107	Olemassa olevan infrastruktuurin riskit ja haavoittuvuudet ilmastonmuutoksessa, Lahden kaupunki 2018	Raportti
108	Kestävä kaupungistuminen edellyttää liikkumisen, asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämistä, tiedote vn.fi -verkkosivuilla 6.9.2022 PERUSSKENE -hankkeen tuloksista	Tiedote
109	Kaupungit ratkovat kaupunkivihreän, kaupunkisuunnittelun ja hyvinvoinnin kestävyysaasteita, vn.fi -verkkosivujen tiedote 13.12.2022 Kestävä kaupunki -haastekimpputyöstä	Tiedote
110	Kansallinen luonnon monimuotoisuusstrategia lausunnoille – luontokato pysäytettävä vuoteen 2030 mennessä, tiedote vn.fi -verkkosivuilla 14.12.2022	Tiedote
111	Liikkumattomuuden hinta kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset, Tommi Vasankari, Päivi Kolu (toim.), Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018	Raportti
112	Kaupunki- ja liikennesuunnittelu ratkaisuksi väestön liikkumattomuuteen, väitöstutkimus, Mikko Kärmeniemi, Oulun yliopisto, 4.6.2021	Väitöskirja
113	Ilmasto-opas, liikenne- ja kadut, sopeutuminen, artikkeli, haku 6.1.2023	Artikkeli
114	Infrarakentamisen ilmastobudjetti, Mikko Autere, Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 9.10.2021	Lopputyö
115	Hulevesien hallintarakenteen ja niiden työkalut, ilmastokestävä kaupunki -raportti, 2014	Raportti
116	Kävely on suosituin vapaa-ajan liikuntamuoto, artikkeli THL.fi -verkkosivuilla	Artikkeli

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
117	Kävelyllä ja pyöräilyllä yhteys parempaan koettuun hyvinvointiin, Mobility choices predicting subjective well-being, Emilia Taskinen, Aaltoyliopisto, 24.2.2020	Lopputyö
118	Professori satsaisi rahaa arkiliikkujiin kilpaurheilun sijaan – suosituin liikunta- paikka ei ole stadion vaan pyörätie, uutinen yle.fi verkkosivuilla 8.4.2015	Uutinen
119	Pyöräilyväylien kunnossapito kannattaa, artikkeli Poljin 1/2014 lehdessä, Perälä T.	Artikkeli
120	Vihreän siirtymän rahoituksen työryhmä, Loppuraportti, Valtioneuvoston julkaisu 2022:73	Raportti
121	Kestävän talouskasvun ohjelma, VM:n verkkosivut, tiedote 25.6.2021	Tiedote
122	Yhteenvedo toimialojen vähähiilitiekartoista, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 2020:52	Raportti

Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävät työt, tilapäiset liikennejärjestelyt -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
123	Tilapäiset liikennejärjestelyt, Partanen K. 2018. Metropolia. Työn tavoitteena oli laatia prosessikaavio liikennejärjestelyiden toteuttamisen helpottamiseksi kokemattomalle työnjohtajalle. Kohdekaupunkeina olivat Helsinki, Vantaa ja Espoo.	Opinnäytetyö
124	Ohjeet ja määräykset tilapäisille liikennejärjestelyille, Oulun kaupungin verkkosivut	Ohje
125	Yleisten alueiden käyttö, tilapäiset liikennejärjestelyt ja katutyöt. Pääkaupunkiseudun määräykset ja ohjeet	Ohje
126	Tilapäiset liikennejärjestelyt katu- ja yleisillä alueilla, Suomen Kuntatekniikan yhdistys, 2013:1	
127	Sulku- ja varoituslaitteet, laatuvaatimukset ja käyttö, toteuttamisvaiheen ohjaus, Liikenneviraston ohjeita 2/2018	Ohje
128	Liikenne tietyömaalla, Tienrakennustyömaat, Väyläviraston ohjeita 11/2021	Ohje
129	Liikennemerkkien rakenne ja pystytys, rakenteita ja laatua koskevat vaatimukset, Liikenneviraston ohjeita 20/2013	Ohje
130	Suraku 8 ohjekortti; esteetön ympäristö, tilapäiset liikennejärjestelyt	Ohje
131	Pyöräilijöiden tarpeet työnaikaisten tilapäisten liikennejärjestelyiden toteutuksessa, Pyöräilykuntien verkosto, 11.12.2020, taustamuistio	Ohje

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
132	Pyöräliikenteen suunnitteluohje: työmaat ja tapahtumat, Helsingin kaupunkiympäristön toimialan julkaisu 12/2021	Ohje
133	Esteettömyys tilapäisissä liikennejärjestelyissä, Juutilainen A. Stadia, 2006. Helsinki kaikille -hankkeessa tehty selvitys työmaiden esteettömyydestä.	Opinnäytetyö
134	Katutyömaiden vaikutus liikenneturvallisuuteen, Telén B. 2019, Metropolia. Opinnäytetyö tarkasteli katutyömaiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Lisäksi tutkitaan työmailla sattuneita onnettomuuksia ja niihin johtaneita syitä.	Opinnäytetyö
135	Tilapäiset jalankulku- ja pyöräteiden liikennejärjestelyt Turun kaupungissa. Suhonen M. 2019, Turun AMK. Opinnäytetyössä tutkittiin Turun tilapäisten jalankulku- ja pyöräteiden nykytilaa sekä selvitettiin niiden kehityskohteet. Lisäksi työssä selvitettiin muiden kaupunkien toimintatapoja.	Opinnäytetyö
136	Helsinki palkkasi kesäksi katutöiden laaduntarkkailijoita – luvattomia työmaita löytyi paljon ja työmaakyltit puuttuivat yli puolelta työmaista, Rakennuslehden artikkeli rakennuslehti.fi -verkkosivuilla, julkaistu 12.6.2020	Uutinen
137	Katutöiden vaikutus liikenneturvallisuuteen, Bo Thelén, Metropolia ammattikorkeakoulu, 2019	Opinnäytetyö
138	Helsingin kaupunki ja poliisi tiivistävät yhteistyötä työmaiden liikennejärjestelyjen valvonnassa, tiedote sttinfo.fi -verkkosivuilla 17.5.2022	Tiedote
139	Mies kuoli pyöräiltyään päin työmaa-aitaa – työnjohtaja tuomittiin sakkoihin, uutinen Yle.fi -verkkosivuilla 25.10.2016	Uutinen
140	Jalankulkija menehtyi kadunrakennustyömaalla – päätoteuttajan työnjohdolle ja aliurakoitsijalle sakkorangaistukset, uutinen sttinfo.fi -verkkosivuilla 20.5.2021	Uutinen
141	Laaduntarkkailijat: Helsingin huonosti rajatuilla työmailla vaeltelee sivullisia, artikkeli Rakennuslehti.fi -verkkosivuilla 30.6.2020	Artikkeli
142	KKO 2016:95, Törkeä vammantuottamus saneeraustyömaan jalankulkijan kaivantoon putoamisessa, Finlex.fi -verkkopalvelu	Oikeustapaus

Talvikunnossapito, liukastumis- ja kaatumistapaturmat -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
143	Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäisy tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 02/2022	Raportti
144	Kadunpitoon kohdistuvat korvausvaatimukset ja kaupunkien korvauskäytännöt, Kuntaliitto, 2009.	Raportti

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
145	Terveystenhoito ei kestä turhia liukastumistapaturmia – näin pysyt pystyssä liukkaalla talvikelillä. Pysy Pystyssä -kampanjan tiedote 17.1.2022 Liikunneturva.fi -verkkosivuilla	Tiedote
146	Liukastumisten ennaltaehkäisy säästäisi kymmenkertaisesti sairaanhoitokuluissa, LVM:n tiedote 5.10.2006 lvm.fi -verkkosivuilla	Tiedote
147	Työmatkatapaturmien vähentäminen kelivaroituksella kehittämällä, Hippo M. Hartonen S. Työterveyslaitos, Ilmatieteenlaitos, 2017	Raportti
148	Kävely- ja pyöräilyväylien liukkaudentunnistus, Väyläviraston julkaisu 46/2021	Raportti
149	Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma 2021–2030 sekä selvitys kustannuksista, STM:n julkaisu 2020:33	Raportti
150	Opas liukastumisvahinkojen korvaamisesta, Fine vakuutus- ja rahoitusneuvonta, opas fine.fi -verkkosivuilla. Mukana mm. esimerkkejä oikeuskäytännöistä	Opas
151	Kiinteistön omistajan vastuista liukastumisvahingoissa, artikkeli Herculex.fi -verkkosivuilla	Artikkeli
152	Kuka korvaa liukastumisvahingot? Artikkelit Talojuristit.fi -verkkosivuilla, 17.12.2020. Mukana muutamia oikeustapauksia (KKO 1995:69, KKO 1997:151, KKO 1995:169)	Artikkeli
153	Pääkallokelien aika – pitääkö hallituksen jäsenen olla huolissaan vastuusta? Artikkelit Kak-laki.fi -verkkosivuilla, Marina Furuhjelm, 26.1.2021	Artikkeli
154	Asunto-osakeyhtiön vahingonkorvausvastuu jalankulkijan liukastumisesta – KKO:1998:28	Oikeustapaus
155	Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäiseminen, Merja Penttinen & Johannes Mesimäki 25.11.2021, VTT	Raportti
156	Kaatumistapaturman vaikutukset ikääntyvän kotona selviytymiseen, Tiehallinnon selvityksiä 5/2001	Raportti
157	Statistik över cyklisters olyckor, VTI rapport 801, 2013	Raportti

Puhtaanapito, roskaaminen, yleisötilaisuudet -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
158	Valviran ohje yleisötilaisuuksista, Valviran ohje 14/2011	Ohje
159	Julkiseen tilaan liittyvät vastuukysymykset kaupunkilaisten omaehtoisessa kulttuuritoiminnassa, Riitta Lundman, Turun kaupungin tutkimuskatsauksia 2/2013	Raportti

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
160	Roskaamiskiellon vastaiseen toimintaan puuttuminen hallinnollisin keinoin, Maria Kuismin, Tampereen yliopisto 2019	Lopputyö
161	Miksi kaupunkilainen roskaa? Helsingin kaupungin tutkimuskatsaus 3/2008	Raportti
162	Menetelmä yleisiltä alueilta roska-astioihin kerättävien ja maasta siivottavien roskien koostumuksen selvittämiseksi, Kuntaliitto, Tommi Kaartinen, Juho Mäkelä, 2022. Mukana raportissa myös puhtaanapidon kustannuksia kunnista.	Raportti
163	Lakialoite LA 43/2020 vp roskaamisen rikesakon kaksinkertaistamisesta	Aloite
164	Kansalaisaloite roskaamisen rangaistavuudesta seuraamusmaksuin, 2.8.2021	Aloite
165	Lakialoite 32/2011 vp, Laki roskaamiskiellon valvonnasta ja hallinnollisesta roskaamismaksusta	Aloite
166	Valtuustoaloite kotikaupunkimme roskaamisen vähentämiseksi, Tampereen kaupunki 11.8.2020	Aloite
167	Siisti tapahtuma. Ympäristöopas tapahtumajärjestäjille. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit, 2020	Opas
168	Roskaamisen seuraamusmaksu tehostaisi oppimista, uutinen Kaleva.fi -verkkosivuilla 20.8.2021	Uutinen
169	Ojentaisiko rikesakon uhka roskaavia ihmisiä? uutinen Kaleva.fi -verkkosivuilla 9.5.2021	Uutinen

Kunnossapito, esteettömyys ja yhdenvertaisuus -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
170	Jokaisella on oltava yhdenvertainen mahdollisuus liikkua kaupungissa, tiedote. Helsingin seudun polkupyöräilijät, 15.3.2022	Tiedote
171	Yhdenvertaisesti ja turvallisesti kevyen liikenteen reiteillä ympäri vuoden, blogi Kotitapaturma.fi -verkkosivuilla, 3.1.2022	Blogi
172	Yhdenvertaisuusvaltuutetun kertomus eduskunnalle 2022, K 7 / 2022 vp, kohta 1.2.5 ”Esteetön yhteiskunta on kaikille yhdenvertainen”	Raportti
173	”Talvella on aivan helvetillistä” – Helsingin esteettömyys saa lukijoilta täyslaidallisen, HS:n artikkeli 3.1.2023	Artikkeli
174	Esteettömyys ja saavutettavuus eivät vieläkään toteudu YK:n vammais-sopimuksen mukaisesti, Invalidiliitto.fi -verkkosivujen artikkeli 22.8.2019, Ylva Krokfors	Artikkeli

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
175	Miten vammaisten ihmisten oikeudet toteutuvat Suomessa? Vammaisfoorumin vuonna 2018 toteuttaman kyselyn tulokset taulukko- muodossa, Hannu T. Vesala & Elias Vartio	Raportti
176	Vammaisfoorumin ja Ihmisoikeuskeskuksen kyselyn tuloksia – Esteettömyys ja saavutettavuus, Vammaisfoorumi, 2019	Raportti

Kunnossapito, tiedonhallinta ja digitaalisuus -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
177	Tiekartta infra-alan tuottavuuteen, Kalle Vaismaa, Kaisu Laitinen, Maiju Örmä, Jouni Wallander, Antti Koskinen, Juha-Matti Junnonen, Arto Saari, Väylävirasto 2020	Raportti
178	Automaation hyödyntämismahdollisuudet tiestön hoitopalveluissa, Anne Valkonen, HAMK 2017	Opinnäytetyö
179	Urakan digitaalinen luovutusaineisto viherkunnossapidolle, kohti toimivampaa tiedonkulkua, Anu Anttonen, HAMK 2021	Opinnäytetyö
180	Koneiden autonomisuus vaatii uutta turvallisuusajattelua, VTT:n uutinen vtt.fi -verkkosivuilla 23.2.2021	Artikkeli
181	Liikkuvat työkoneet, kehityspolku, Jorma Tirkkonen, Business Finland katsaus 01/2018	Raportti
182	Digitalisaatio infra-alan tuottavuuden edistäjänä, kolmivuotisen kunnossa- pidon digitalisaation ProDigia -hankkeen www-sivut, 12 pilottihanketta	www-sivut
183	Tietomallien hankinta, esiselvitys, Iina Juurinen, 6.9.2021, Tampereen yliopisto	Raportti
184	ProDigial-tutkimusohjelma, Espoo: Keran aluekehityksen tilannekuvan toimintamalli, Raportti 12.12.2022	Raportti
185	Laadunosoituksen toimintamalli, Case Lahden Hennala, Juha-Matti Junnonen, Tampereen yliopisto 2022	Raportti
186	Työkoneiden tulevaisuuden kehitystä ohjaavat ilmastovaikutukset ja turval- lisuus, artikkeli tieyhdistys.fi -verkkosivuilla, Ville Järvinen, haettu 5.1.2023	Artikkeli
187	Digitalisaatiosta tehoa katujen kunnossapitoon Lappeenrannassa ja Imatralla, tiedote 13.07.2022, Lappeenrannan kaupunki	Tiedote
188	Käynnissä Ryhti -liike. Ryhti -hankkeen kehittävä arviointi, loppuraportti 25.5.2022. Frisky & Anjoy Netum Oy.	Raportti

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
189	Laki rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä, HE 140/2022. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rakennetun ympäristön tietojärjestelmästä ja maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta.	Lakiesitys
190	Miten alustataloutta tulisi edistää liikennealalla? Artikkelit Aalto.fi -verkkosivuilla 22.4.2021	Artikkeli
191	Vaasan kadut kuntoon mobiilipelin avulla, uutinen Vaasa.fi -verkkosivuilla 14.4.2021	Uutinen
192	Julkisen sektorin tietojen maksullisuuden ja maksuttomuuden vaikutukset, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:55	Raportti
193	Digitaalisten palvelujen asiakaslähtöinen suunnittelu, versio 2.0 / 31.1.2020, Suomidigi	Raportti
194	Kuntien digihankkeet, VM:n verkkosivut vm.fi, haettu 6.1.2023	www-sivu
195	Virtuaalitekniikka etäneuvonnassa. Asennuksen, kunnossapidon ja kenttähuollon VR/AR -palveluhankkeen loppuraportti, Anni ja Risto Linturi	Raportti
196	Autonominen lakaisukone, Trombia Free, www-sivu, haettu 6.1.2023	www-sivu
197	RTTI-asetuksen EU 2015/962 uudelleentarkastelu. esitys, LVM 11.03.2021	Esitys

Kunnossa- ja puhtaanapidon suunnittelu -teema

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
198	Helsingin kaupungin katutilan mitoitus, suunnitteluohje, 2014	Ohje
199	Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 24/2022, kunnossapidon osuus s. 138–140.	Ohje
200	Lumitilojen tarve kaupungeissa. Ylläpidollisesti hankalat katurakenteet. Artikkelit Tie&Liikenne -lehdessä 7/2011, s. 5–9, Ville Alatypö, Jarkko Valtonen	Artikkeli
201	Lumilogistiikan tehostaminen kaupungeissa, Anne Keskinen, Aalto yli-opisto, 2012	Lopputyö
202	Lumitilojen mitoitus, Mika Venetvaara, Oulun ammattikorkeakoulu, 2014	Opinnäytetyö
203	Talvikunnossapito Savilahdessa, Timo Perälä, 30.11.2019. Sisältää hyviä talvikunnossapidon käytäntöjä Suomesta ja maailmalta	Raportti
204	Talviolosuhteiden huomioiminen kaupunkisuunnittelussa, Miia Kääntö, Oulun ammattikorkeakoulu, 2015	Opinnäytetyö

Nro	Lähde, tekijät ja sisältö	Linkki
205	Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla, Suraku -hankkeen loppuraportti, 2005	Raportti
206	Ulkoalueiden esteettömyys, invalidiliitto.fi -sivuilla olevat ohjeet ja linkit Suraku -aineistoon	www-sivu
207	Helsinki kaikille -sivuston materiaalit ja selvitykset, 2002–2011	www-sivu
208	Katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapitosuunnitelmaohje, Kuntaliitto 2007	
209	Viheralueiden kunnossapitoluokituksen RAMS -materiaalit, vyl.fi -verkkosivut	www-sivu
210	Kuntien infra kuntoon -selvitys, yksityinen ja julkinen kumppanuus, Suomen Yrittäjät, 09/2021	Raportti
211	Vesihuollon investointitarpeet vuoteen 2040, Vesilaitosyhdistyksen monistesarja nro 63, Helsinki 2020	Raportti
212	Kadun suunnittelun ohjeet, www-sivusto, SKTY, 2020	www-sivu
213	Pyöräväylien rakenteelliset kehittämistarpeet, Helsingin kaupunki-ympäristön julkaisu 2019:33	Raportti
214	Kuopion keskusta-alueen liikenneväylien kunnossapitoluokituksen tarkastaminen, Kallio R., Karhula K., Kuopion kaupunki 2017. Talvikunnossapidon kustannusvaikutukset tarkastelun perusteella olivat 400 €/v huomioiden luokitusten nostot ja laskut.	Raportti
215	Kuopion kaupungin katujen ja kevyen liikenteen väylien kunnossapitoluokituksen tarkastaminen, Perälä T., Kuopion kaupunki 2012	
216	Talvihoidon verkostotarkastelu Itä-Helsingin jalankulkureiteillä, Lintusaari M. 2015. Kunnossapitoluokkien muutos jalankulun tarpeita huomioivaksi – kustannusvaikutus +14 %	Esitys
217	Parhaat käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi, PYKÄLÄ -hanke	Raportti
218	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen talvella Helsingissä. Kuntatekniikan päivät 2017, Tarja Myller & Tuomas Lautaniemi	Esitys



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet

ISBN: 978-952-361-050-7 PDF
ISSN: 2490-1024 PDF

Aleksanterinkatu 7, Helsinki | PL 35, FI-00023 Valtioneuvosto | ym.fi