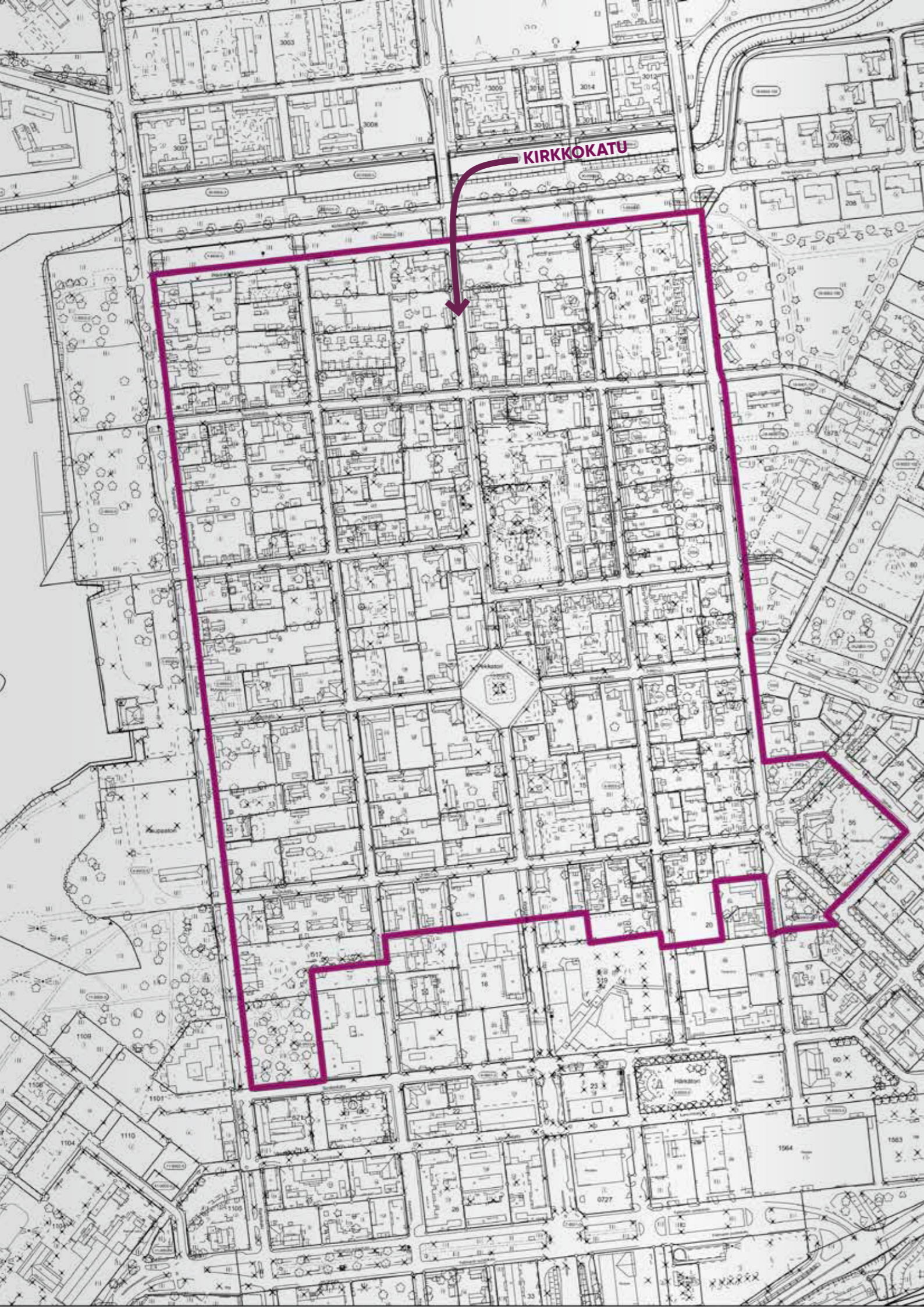




Lausunto Kunnossapitolain toimivuusarviointiraportista





Wanha Raahen kunnossapitolain näkökulmasta

Lausuntomme tulee Wanhasta Raahesta, Museoviraston suojelemalta valtakunnallisesti arvokkaalta pienpuutaloalueelta, josta aluksi lyhyt kuvaus. Alueen rakennetta kuvaaksemme lainaamme Raahen kaupungin AKM 242 -asemakaavaselosteesta:

AKM 242: *“Alueelle on ominaista umpikorttelirakenne ja pitkänmallinen ja kapea tontti, jossa 1800-luvun matalat ja pääosin yksikerroksiset puutalot rajaavat pelkistettyä katutilaa ja muodostavat pitkiä ja suorita katunäkymiä. [...] Suunnittelualueen katuverkon rakenne perustuu ruutukaavaan, joten katuverkko on hyvin suorakulmainen ja säännönmukainen. Vanhaa kaupunkia ja liikekeskustaa kehämäisesti kiertävät pää- ja kokoojakadut välittävät liikennettä ympäröivien alueiden välillä. Ne ovat liikennemääriltään vilkkaimpia katuja suunnittelualueen ympäristössä. Vanhan kaupungin sisäiset kadut ovat pääasiassa asumisen sekä asiointi- ja vierailuliikenteen käytössä ja rauhallisen liikkumisen aluetta, vaikka kaduilla on myös jonkin verran läpiajoliikennettä. Vanhan kaupungin katuverkko koostuu sekä kaksi- että yksisuuntaisista kaduista. [...] Vanhan kaupungin kadut ovat pääsääntöisesti kaksikaistaisia, vaikka osa kaduista onkin yksisuuntaisia. Suurimmalla osalla suunnittelualueen kaduista pysäköintipaikkoja ei ole varsinaisesti merkitty, vaan toista ajokaistaa voidaan hyödyntää pysäköintiin, ellei sitä ole kielletty.”*

Kaikkiaan n. 31,5 hehtaarin kokoisen, liki 200 kiinteistöstä (ynnä kiinteistöjen hallintajakosopimukset) koostuvan pientalovaltaisen kaava-alueen tontit rajautuvat suoraan jalkakäytävään ilman niitä erottavaa viheraluetta tai ojaa, lukuunottamatta n. 120 metrin pituista osaa Kirkkokadun pohjoispäästä, jolta jalkakäytävä puuttuu kokonaan (pelkkä ajotie, joka on myös kevyen liikenteen käytössä). Seuraavilla sivuilla olemme tehneet sellaisia nostoja toimivuusarvio- oraportista, jotka koskevat Wanhassa Raahen kaltaista vanhaa kaupunkia. Lausunto sisältää asukkailta kerättyjä kertomuksia ja kuvia kantamme tueksi.



**Kimmo Virtanen, puheenjohtaja,
Wanhassa Raahen asukasyhdistys ry ja yhdistyksen hallitus**

Kannen kuva: Leena Harju / Raahen seudun kuvapankki
QR-koodilinkki alkuperäiseen raporttiin:



1. Onko toimivuusarviointi mielestänne riittävän kattava? Jos ei, mitä arvioinnista on jäänyt puuttumaan ja millaisia lisäselvitystarpeita tunnistatte?

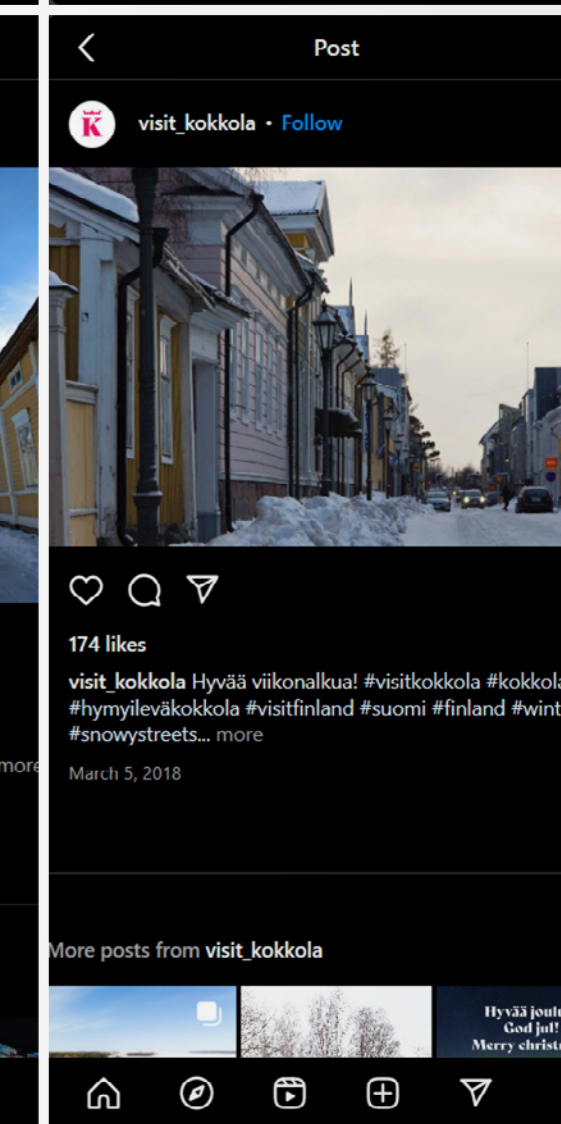
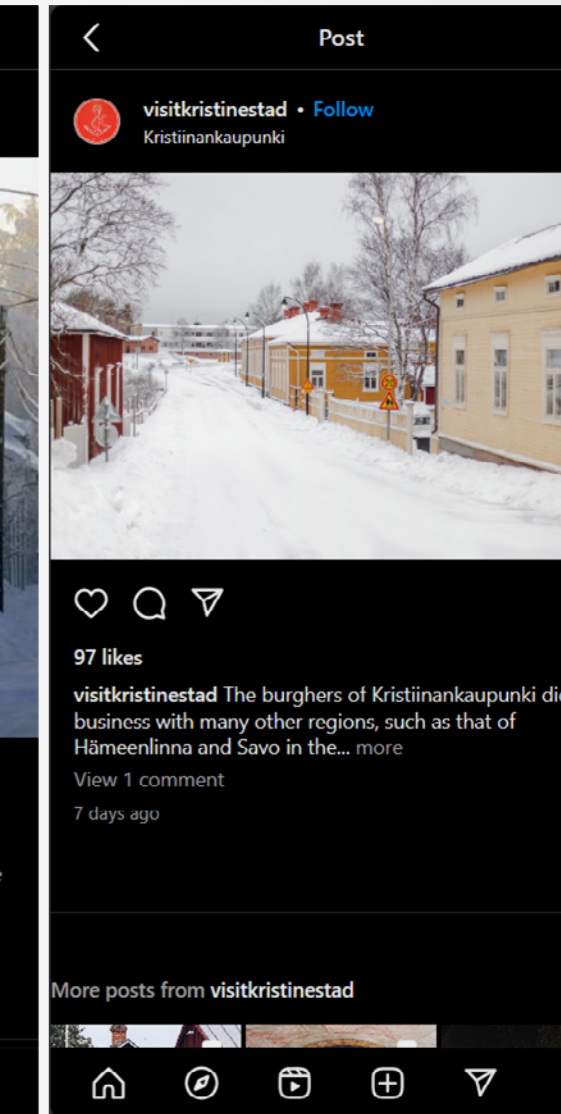
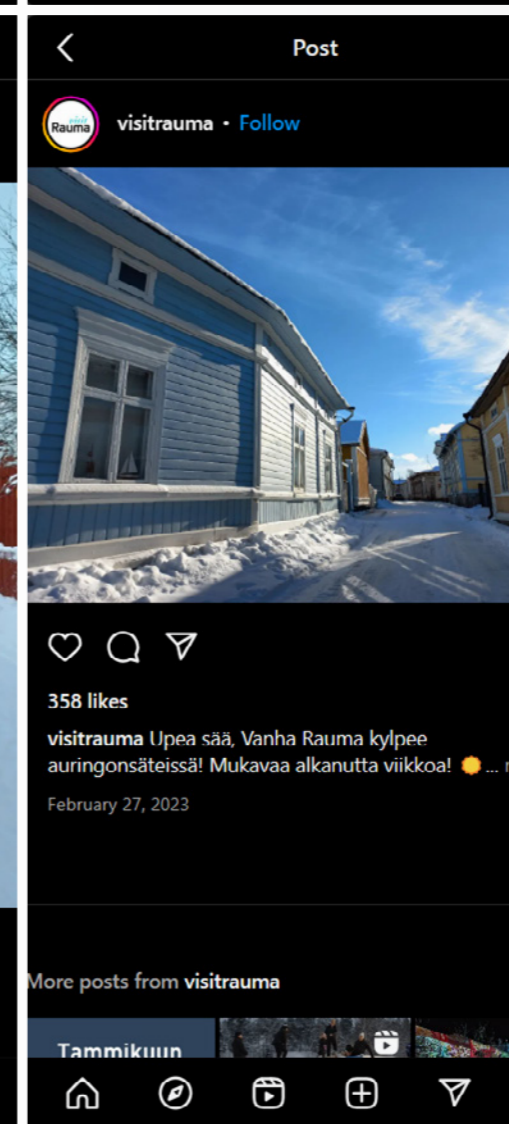
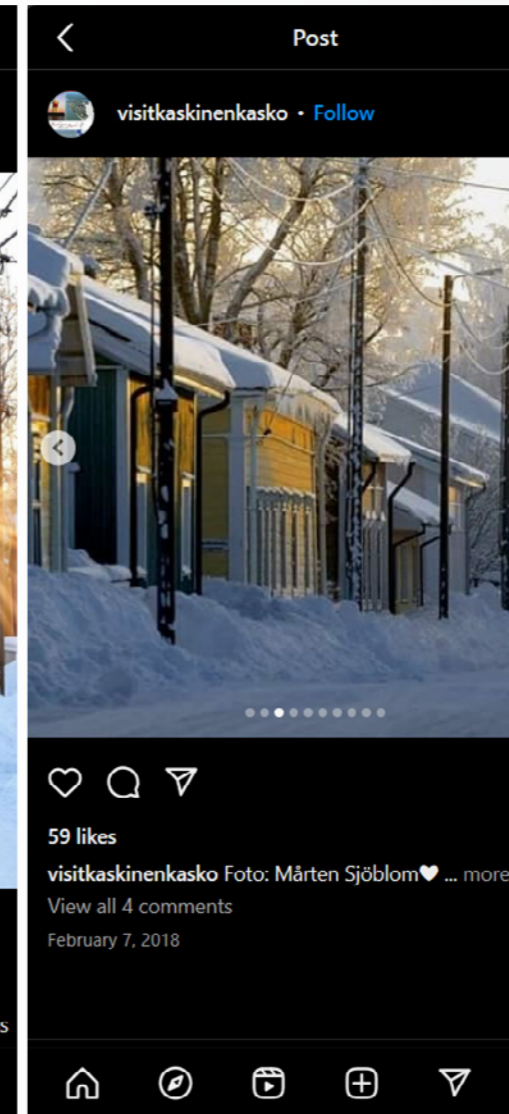
RAPORTIN LIITE 2: *“10 kaupunkia haastateltu; jalkakäytävien talvihoidon vastuunotto kaupungille oli parantanut ja yhtenäistänyt talvikunnossapidon laatua. Tilaajat kokivat byrokratian lisääntyneen. 8/10 kaupungista ei laskuttanut kiinteistön omistajia. Kuopiossa katumaksutyypinen kaikille omistajille jyvitetty laskutus. Jyväskylässä laskutusperusteena 50 % kiinteistömassa ja 50 % kiinteistön pinta-ala. Helsingissä Etu-Töölön pilotoinnin tuloksena 67 % kiinteistöistä kannatti kokeilun jatkamista, 30 % vastusti.”*

Olisi ollut tärkeää toimivuusarvioinnin yhteydessä tutkia valtakunnallisesti arvokkaita vanhoja kaupunginosia ja niiden poikkeuksellisia kunnossapitohaasteita, esimerkiksi Vanhassa Raumassa, Kaskisissa, Kristiinankaupungissa, Vanhassa Porvoossa, Pietarsaaren Skatassa, Raaseporin Tammisaarella, Kokkolan Neristanissa, Vanhassa Naantalissa, Vanhassa Loviisassa tai vaikkapa Vanhassa Raahessa – kymmenen kaupunkia lisää mainitaksemme.

Tämä siitä syystä, että monta sataa vuotta sitten rakennetut, lähinnä hevosliikenteelle suunnitellut kaupungit kapeine katuineen kärsivät erityisesti nykyilmaisäädännön, moottorisoitumisen ja talvikunnossapidon haasteista. Esimerkiksi Vanhan Raahan pientalovaltaisella alueella ei ole ojia kiinteistön rajalla, vaan tontteja kehystävät jalkakäytävät, joille lumet aurataan ajotieltä ja joilta asukkaiden on kolattava lumet pois omalle – usein ahtaalle – pihalleen. Jalkakäytäväosuudet voivat olla jopa 80m pitkiä ja 3,5m leveitä, eivätkä asukkaat voi suoriutua tehtävästä niin, että vaikkapa esteettömyystavoitteet alueella toteutuisivat. Pientalovaltaiselle alueelle tyypillisesti kutakin katua kohden on n. 15–30 kiinteistöä – melkein 200 yhteensä – joiden omistajat kukin huolehtivat jalkakäytäväosuudestaan omien kykyjensä ja aikataulujensa rajoissa.

Vastaesimerkkinä Kokkolan vanhassakaupungissa Neristanissa kaikki lumi aurataan talojen viereen jalkakäytävälle kuten ennen vanhaan, ja kiinteistöomistajat on vapautettu jalkakäytävien talviylläpidosta. Avoin on ainoastaan jalkakäytävien välinen ajoväylä, millä nopeusrajoitus on alhainen (joissakin kaupungeissa osoitettu pihakaduiksi; 20km/h). Neristanissa kadunvarsipyökäinti on luvanvaraista ja maksullista. Asukkaat pysäköivät kulkuneuvonsa omille pihoilleen, jotta ne eivät ole kunnossapidon esteenä. Tiemestari Kokkolan kaupungista vastasi asukkaamme sähköpostikysymykseen seuraavasti: “Kiitos palautteesta! Kokkolan vanhassa kaupungissa on poikkeuslupa eli siellä kiinteistöomistajan ei tarvitse hoitaa lumitöitä.”

Kuvat oikealla: Kuvakaappauksia eri kaupunkien Visit-markkinointikanavilta Instagramista. Näitä esimerkkejä yhdistää auraustapa vanhassa kaupunginosassa: jalkakäytävät toimivat lumitilana ja lumi aurataan talon viereen.





2. Mitä mieltä olette toimivuusarvioinnin havainnoista liittyen katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa koskeviin säännöksiin (lain luvut 2 ja 3)?

RAPORTIN LUKU 2.1.1: ”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.”

Lain aiheuttaman riittämättömyyden vuoksi emme käyttäisi ilmaisua ”huonoimmin osuutensa hoitava kiinteistö”, sillä huolellinenkin talvikunnossapito voi tapahtua eri aikoina vuorokaudesta. Esimerkiksi vuorotyöstä, sairastumisesta tai loukkaantumisesta/liikuntarajoitteista johtuen kiinteistönomistaja ei välttämättä ole aina ehtinyt hoitaa osuuttaan juuri siihen mennessä, kun jollakulla ilmenee tarve käyttää jalkakäytävää hänen kiinteistönsä kohdalla.

Vanhoissa kaupungeissa jalkakäytävän rajan jakava rakennus on usein omakotitalo (eikä vaikkapa urakoitsijan palkannut kerrostalo-yhtiö), ja omistajat tekevät lumityöt käsin sitten kun ovat paikalla ja/tai kun kykenevät siihen. He eivät voi esimerkiksi päivätöiltään jatkuvasti päivystää jalkakäytävänsä kuntoa. Kun kiinteistöjä on 15–30 katua kohden, tai 200 koko alueella, matkaketjut ovat saavutettavuudeltaan ja esteettömyydeltään hyvin vaihtelevia.

Asukasyhdistyksemme teettämän kyselyn mukaan eräs iäkäs asukas oli palkannut urakoitsijan talvikunnossapitämään hänen jalkakäytäväosuutensa koko talven ajaksi, mutta kadun varrelle oli eräänä päivänä pysäköinyt autoja. Urakoitsija ei siltä osin voinut tehdä työtänsä, ja lunta jäi ajotien reunaan. Muutama päivä myöhemmin asukas sai kaupungin rakennusvalvonnasta sakouhalla varustetun kirjeen, jossa hänen kerrottiin laiminlyöneen kunnossapitovelvollisuutensa. Liikuntarajoitteisena hän oli tehnyt kuitenkin kaikkensa.

Tällaisissa inhimillisissä laatuvariaatioissa, jonka pientalovaltainen vanha kaupunki jalkakäytävien aiheuttaa, olisi kaikille eduksi, jos kadun talvikunnossapitokokonaisuuden koko matkaketjun pituudelta hoitaisi yksi ja sama taho.

◀ Kuvat vasemmalla: Tyypillinen talvi Wanhassa Raahessa, jolloin asukkaat jättävät ajotien ja jalkakäytävän väliin kunnan auraaman vallin. Valli suojaa jalkakäytävää auran syöksemältä lisälumelta, jolloin kiinteistönomistajalla on mahdollisuus pitää kulkuväylä kolalla auki jalankulkijoille. Erityisen lumisina talvina, ja riippuen jalkakäytävän koosta, aura saattaa kerralla työntää jalkakäytävälle kymmeniä kuutioita lunta ja jäätä kiinteistönomistajan poistettavaksi.

RAPORTIN LUKU 2.2.3: ”Nykyisen puhtaanapitovelvoitteen toteuttaminen edellyttää työskentelyä katualueella, mikä on turvallisuusriski.”

Wanhassa Raahessa on omakotitalojen kulmatontteja, joiden yhteenlaskettu jalkakäytäväosuuden pituus on yli 80m. Jotkut jalkakäytävät ovat 3,5m leveitä, joten niiden pinta-ala on helposti 100-140m². Käsien lumitöiden tekeminen jalkakäytävällä kestää kauan ja vaatii oleskelua vilkkaasti liikennöidyllä ajotiellä, eritoten aurausvallin poiston yhteydessä. Työturvallisuus velvoittaa huomiovaatteita ja ajoneuvoilta huomiovaloja tällaisissa tietyöolosuhteissa. Käytännössä aurausvalleja kolatessa tulisi varautua huomiovarusteisiin, ja ajoliikennettä olisi voitava rajoittaa väliaikaisesti esimerkiksi puomeilla lumenluojan turvallisuuden takaamiseksi. Tällaiseen varautuminen kymmenillä kiinteistöillä eri aikoina päivää kuitenkin aiheuttaisi vaikeita pullonkauloja liikenteelle.

RAPORTIN LUKU 2.2.2: ”Ajoneuvon voi pysäköidä kummin päin vain, mikä on aiheuttanut talvisin katujen kaventumista ja kunnossapitotyölle esteitä. Usein kuljettajat väärin päin pysäköidessään jättävät enemmän tilaa lumipenkkaan nähden autosta pois päästäkseen. Tämä kaventaa ajorataa etenkin tiiviissä keskustoissa, joissa lumitilaa on muutenkin vähän. Kunnossapitäjien toive onkin tieliikennelain vuoden 2020 muutoksen peruminen tältä osin.”

Lumivallin sattuessa kuljettajan puolelle käy juuri näin, kuin raportissa yllä todetaan – tai kuljettaja pysäköi kieltopuolelle. Kiinteistönomistajien näkökulmasta epätasavertaisuutta aiheuttavat yksisuuntaiset kadut, joiden toisella kaistalla on jatkuva pysäköintikielto. Yhdellä puolella tietä asuva jättää lain sallimat lumivallit jalkakäytävän reunaan samalla, kun toisella puolella asuva joutuu ne kadunvarsipysäköinnin vuoksi jokaisen auraukserran jälkeen poistamaan. Jotkut asukkaista asuvat lisäksi yrityksen tai palvelun naapurissa, jolloin heidän kiinteistönsä varrelle pysäköidään erityisen paljon autoja. Seikkaa tulisi tarkastella kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen näkökulmasta.

RAPORTIN LUKU 2.2.2: ”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.”

RAPORTIN LIITE 2: ”Vaasassa on kokeiltu hyvin tuloksin lumistopperin käyttöä ja tonttiliittymien auraus kuuluu alueurakoiden tehtäviin. Lumiselätin käyttöä on kokeiltu myös monessa kunnassa erityisesti iäkkäimpien oma-

kotitaloasukkaiden lumitöiden auttamisessa. Yhä useampi kunta on viime vuosina tehnyt päätöksiä iäkkäiden asukkaiden (yli 75-vuotiaat) omakotitalojen tonttiliittymien aurauksen ottamisesta kuntien tehtäväksi.”

Kaupunkimme omasta kalustosta kahdella ajoneuvolla (traktori ja tiehöylä) on lumistopperi. Vanhusneuvostolle tehty aloite yli 75-vuotiaiden tonttiliittymien aurauksesta kaatui arviolta 95 000 €:n vuosittaiseen kululusiaan. Kilpailuteuilta aurauksurakoitsijoilta ei toistaiseksi ole vaadittu lumistoppereita.

HAASTATTELUISSA ESIIN NOSTETUT KUNNOSSAPITOLAIN MUUTOSTARPEET JA MUUT HUOMIOT:

KUNTALIITTO: ”Vahingonkorvausmenettelyjen toimivuus – Mikä on suhde ajoneuvot vs. jk+pp liukastumiset? Nousee aina yksittäisiä tapauksia esille. Toinen haastava asia on kuluttajanäkökulma -> kunta pystyy pesemään käntensä vahingonkorvaustapauksista. Kaupungin hylkäämisen jälkeen mennään siviilioikeuteen. Oikeustapaukset ovat sitten aina tapauskohtaisia. Nykyinen KPL suojaa kuntaa kieltämättä, jos on aikaa ja raha käydä oikeutta. Kaatumistapaus -> monesti vakuutusyhtiö välissä -> monesti korvataan kuitenkin. On aika paljon oikeuskäytäntöjä ja ne ovat aika hyvin selvillä.”

Nykylaissa on oikeusvastuullinen epäsymmetria: Jalkakäytävillä tapahtuvista liukastumisista ja kaatumisista vastaa yksityinen kiinteistönomistaja luonnollisena yksityishenkilönä, kun taas esim. taloyhtiön ja kaupungin omistamien kiinteistöjen kohdalla vastuun kantaa – ja jakaa – kuntaorganisaatio tai yhtiö, ei yksittäinen henkilö. Seuraamukset yksityishenkilölle ovat erittäin ankarat, etenkin kun kyseessä on kunnan omistama tieinfra, johon kiinteistönomistajalla ei ole ollut vaikutusvaltaa. Kunnossapitolaki on siten oikeusvastuunäkökulmasta epätasapainoinen ja asettaa tontinomistajat lain silmissä epätasa-arvoiseen asemaan.

HAASTATTELUISSA ESIIN NOSTETUT KUNNOSSAPITOLAIN MUUTOSTARPEET JA MUUT HUOMIOT – TAMPEREEN YLIOPISTO: ”Jalkakäytävien talvihoito – Jalkakäytävät ovat kaupungin infraomaisuutta... Miksi jalkakäytävän talvihoito on talonyhtiöillä?”

Alueauran pari sekuntia kestävä pyyhkäisy talon ohi saattaa aiheuttaa tunti-kausien lumenluomisurakan kiinteistönomistajalle. Asukasyhdistyksen teettämän kyselyn mukaan ajotieltä puskettu lumi, jää ja polannetelit koetaan poikkeuksetta äärimmäisen epäoikeudenmukaisena. Kyselyyn vastanneiden mielestä kunnan pitäisi korjata pois sen ajotieltä puskema materiaali, ja kunnossapitotavasta aiheutuvat vahingot tulisivat jäädä yksinomaan itsensä kun-

nossapitotahon vastuulle. Tämä poistaisi epäsymmetrian lain vaatimasta talvikunnossapitovastuusta: kenenkään ei tulisi saada syytää vastuualueeltaan kunnossapitovastuuta toiselle, ei jalkakäytävältä ajotielle tai päinvastoin.

RAPORTIN LUKU 2.2.2: *”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.”*

Jalkakäytävien ahtaus on tulosta kunnan itsensä tekemästä suunnitteluratkaisusta, ja vastuu — sekä potentiaali — alueiden tekemisestä soveltuvaksi talvikunnossapitoon on yksin kunnan itsensä. Suomesta löytyy esimerkkejä vaikkapa korottamattomista jalkakäytävistä, joilla ei ole maahan perustettuja lyhtypylväitä aurasikaluston esteenä, kuten Raahessa (esim. Vanha Rauma).

Kunnossapitolain § 8:n peruste, “että kunnossapito voidaan järjestää tarkoituksenmukaisena alueellisena kokonaisuutena ja että alue soveltuu koneelliseen kunnossapitoon”, on — ja on aina ollut — täysin kunnan (ei kiinteistönomistajan) päätösvallassa oleva asia. On siten kohtuutonta sitoa kunnossapidon suunnitteluratkaisusta johtuvien ongelmien takia kiinteistönomistajat ylläpitämään ja ottamaan vahinkovastuu kunnan omistamasta tieinfrastruktuurista. Jalkakäytävä on toiminnallisesti rinnastettavissa kevyen liikenteen väylään. Jos kunta irtisanoutuu rakentamansa julkisen kulkureitin kunnossapidosta, se tulisi joko poistaa käytöstä kokonaan tai merkitä Ei (talvi-)kunnossapitoa -kyltein.

3. Mitä mieltä olette toimivuusarvioinnin havainnoista liittyen kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävien töiden sääntelyyn?

Omalla lausuntoalueellamme tehtävät työt sujuvat pääosin hyvin. Kiinteistönomistajilta vaaditaan jalkakäytävän käyttöluupa, jos he kunnostavat Museoviraston valvomia kotejaan jalkakäytävän puolella. Ensimmäisen kahden viikon ajan lupa on ilmainen, minkä jälkeen siitä peritään pinta-ala- ja päiväperusteista maksua. Asukkaat toivovat, että koska he vuoden ympäri ovat jalkakäytäväosuudestaan ylläpitovastuussa ajokaistan puoleenväliin asti, he saisivat entisöidä suojeltua kotiaan maksamatta jalkakäytävän käytöstä. Muut palautteet liittyvät lähinnä suojelualan ympäristön ennallistamiseen: Asukkaitamme askarruttaa se, ettei kunnan teettämien tietojen tuloksena avattuja katuja ennallisteta samaan tapaan kuin asukkaat kotejaan, vaan esimerkiksi mukulakiviornamentit tietyö toisensa jälkeen korvataan bitumitilkuilla.

4. Mitä mieltä olette muista toimivuusarvioinnissa esitetyistä nykyisen lain kehittämistarpeista sekä esitetyistä kokonaan uusista sääntelytarpeista?

RAPORTIN LUKU 2.2.2: *”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 kunnossapidamisen 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.”*

RAPORTIN LIITE 2: *”Suomen lainsäädännössä ei ole määritelty saavutettavuuden ja esteettömyyden epäämistä syrjinnäksi. Vammaisfoorumien näkemyksen mukaan Suomi ei ole tältä osin implementoinut riittävällä tavalla YK:n vammaissopimuksen velvoitteita.”*

Nähdäksemme nykyisen lain laatutason määritelmässä on haettu liikkumavaraa, koska laki on velvoittanut yksityiset kiinteistönomistajat julkisten katujen kunnossapitajiksi. Silloin ylläpitäjiä on lukuisia, ja inhimillisistä tekijöistä johtuen kokonaislopputulos on vaihtelevaa laadultaan ja valmistumisajankohdaltaan. Mikäli laatutason määritelmää tarkennetaan — eritoten jos sitä kiristetään — on tarpeen miettiä tarkkaan, voiko käytännössä YK:n vammaissopimuksen tasoon yltyä ilman kokonaiskunnossapitovastuun asettamista keskitetyille ammattitaholle, esim. kunnalle itselleen. Vaaranahan on, että lakiuudistus ei edelleenkään johda matkakettujen laadun, saavutettavuuden tai esteettömyyden paranemiseen käytännössä.

5. Onko teillä muita terveisiä tai palautetta lainvalmistelua varten?

Vanhan kaupunginosamme ruutukaava perustuu Raahan vuoden 1810 suurpalon jälkeiseen, kyseisen vuosisadan puolivälissä tehtyyn suunnitelmaan, ja sen rakennuskanta ja rakenne on säilynyt erityisen hyvin ennallaan. Alue on tiiviytensä vuoksi kuitenkin haastava kunnossapitaa modernien mittapuiden mukaan. Etenkin talvikunnossapito aiheuttaa suurta päänvaivaa — sekä asukkaille että kunnossapitotyöntekijöille. Kadut ja jalkakäytävät ovat suurille koneille ahtaita, lumitilaa ei ole tarpeeksi ja kunnossapitovastuut ovat pirstoutuneet

liki 200 kiinteistön kesken 31,5 hehtaarin alueelle. Matkaketjujen saavutettavuuden ja esteettömyyden riittävään tasoon ylettämiseksi vaaditaan muutoksia.

Asukasyhdistyksemme jäsen kirjoitti ehdottaneensa Wanhan Raahen katuja osoitettavaksi pihakaduksi. Hän kertoi kysyneensä Teknisestä palvelukeskuksesta, voisiko Raahessakin lumet aurata vanhaan tapaan jalkakäytävälle, johon hänelle vastattiin: ”Laki kieltää tuollaisen aurauksen.” Suomesta löytyy kuitenkin lukuisia esimerkkejä vanhoista kaupungeista, joissa nimenomaan näin nykypäivänäkin toimitaan.

Tämän lisäksi asukkaat ovat ehdottaneet lumistoppereiden käyttöä, auraus(suoja-)vallien sallimista käsin kunnossapidettävillä jalkakäytävillä, auraustavan muuttamista kerääväksi, vuoropysäköintiä yksisuuntaisilla teillä ja kunnan kokonaisvastuun ottamista vanhasta ruutukaava-alueesta kunnossapitomaksua vastaan — tuloksetta. Kunnossapidosta *laskuttaminenkin* lain § 14 b:n perusteella koetaan liian kalliiksi, eikä siihen viranhaltijan kanssa käydyn keskustelun perusteella löydy resursseja tai toteutushalua.

LIIKENNETURVA: ”*Jalkakäytävien talvihoidon vastuu – Kuinka iso muutos se olisi, jos kunnille siirtyisi vastuu? Jalankulkijan kannalta ihan sama, missä se liikkaus on. Luu murtuu samalla tavalla... Kunnossapitotason tulisi olla tasalaatuisia -> jk-osuus tulisi olla saman instanssin hoidossa.*”

VAMMAISFOORUMI: ”*Jalkakäytävien talvihoidon vastuu kunnille. Parempi kokonaisvastuu, laatutason noston mahdollistaminen sekä esteettömyyden huomioiminen.*”

RAPORTIN TAULUKKO 12, URAKOITSIJOIDEN EDUSTAJA: ”*Vastuunjakotontinomistajien ja kaupungin välillä ei ole enää tätä päivää. Samoin vastuu liukastumisvahingoista.*”

LUKU 2.2.2: ”*Oulussa pääpyöräilyreittien (166 km verkosto) superkunnossapitoluokan kilometrihintaa on noin 60 % I-kunnossapitoluokan hintaa korkeampi. Oulussa on laskettu jalankulku- ja pyöräteiden korkealaatuiseen kunnossapitoon sijoitettavan euron tulevan yhteiskunnalle noin 10-kertaisesti takaisin.*”

Raportista käy ilmi, että moni toimivuusarvioinnissa mukana ollut peräänkuuluttaa kokonaisvastuun ottavaa tahoja. Kuntatasolla ajatusta luonnollisesti vastustetaan, koska tason saavuttamiseksi ei ole varaa tai henkilöresursseja. Mutta kuntaorganisaatiotkin koostuvat katuja tallavista loppukäyttäjistä, liikuntarajoitteisia unohtamatta, joita kokonaisvastuun käyttöönotto hyödyttäisi. Esteeksi muodostuu se, että kunnossapito mielletään ainoastaan menoksi, ei sijoitukseksi, ja usein kunnossapitobudjetti päättyy kuntien säästötavoitteiden uhriksi. Kuitenkin raportin luvussa 2.2.2 mainitun Oulun mallin perusteella (lainattu yllä) kunnilla olisi mahdollisuus säästää.

On arvioitu, että vaikkapa jalan tai pyörällä taitettu työmatka tuottaa kansanterveyden muodossa 0,3€–1,3€ yhteiskunnalle kilometriä kohden. Jotta kuntalainen valitsisi tämän vaihtoehdon henkilöauton sijaan, liikkumisen kulttuurin on muututtava. Kulttuurin muuttumiseksi matkaketjuilla on joka kerta voitava luottaa riittävään kunnossapitotasoon. On voitava luottaa siihen, että pääset töihin, ruokakauppaan ja muita asioita hoitamaan — muutoin valitset auton. Mutta aivan viime kädessä vastassa on poliittinen päätöksentekotahto.

YHTEENVETO HAASTATELUIJEN KESKEISISTÄ TULOKSISTA:

”Laki priorisoi moottoriajoneuvoliikennettä.”

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO: **”Resurssit kohdennetaan moottoriajoneuvojen väylille.** *’Eivät voi muuten liikkua. Yhteiskunta ei muuten toimi.’ Nämä tyypillistä jargonia ilman totuus pohjaa. Epäliikennettä muut kuin autoilu. Asenne ja prioriteetit ovat syvässä.”*

Onko kansanterveys liian sumuinen arvo kuntapäätäjille ja sen edut liian vaikeita ilmaista määrällisesti ja ennalta-arvattavasti? Jos Oulun malli on toimivuusarviointiraportin perusteella todella näin menestyksellinen, kuinka se tehtäisiin kouriintuntuvaksi ja uskottavaksi muille, etenkin pienemmille kunnille? Kuntapäätäjät kaipaavat ratkaisuja kunnossapidon talousnäkökulmaan, ja lain toimivuusarviointiraportti kaipaaisi tässä suhteessa konkreettisia lukuja ja laskelmia väitteen tueksi.

Wanhan Raahen asukasyhdistys ry lausunnollaan toivoo, että lakiuudistus ei asettaisi yhtään enempää kohtuuttomia kunnossapitovelvoitteita 375-vuotiaan kotikaupunkimme asukkaille — tai muillekaan vastaavanlaisille alueille. Lain tulisi sitävastoin selkeäsanaisesti sallia poikkeukselliset talvikunnossapitotavat tai velvoittaa kunnat ottamaan kunnossapito vastuulleen suurilla pientalovaltaisilla kaava-alueilla, etenkin joilla tontit rajautuvat jalkakäytävään eivätkä esimerkiksi lumitilana toimivaan ojaan tai viheralueeseen.

Nykyinen kunnossapitolaki kuvastaa 80-luvun moottorisoitumisen aikakautta ja moottoriajoneuvojen priorisointia. Ajat ja arvot muuttuvat, ja lain pitäisi pysyä ajan hermolla liikunta- ja liikennekulttuurin muuttuessa. Kannatamme kokonaisvastuun ottamista koko kunnossapitotyöstä, sillä se on valtava etu kaikille, mutta lakiuudistuksen myötä kunnille on varmistettava riittävät taloudelliset resurssit todella toteuttaa uudistukset. Tarvitsemme valtiollista yhtenäistämisohjeistusta nykystandardeista poikkeavien Wanhan Raahen kaltaisten kaupunkialueiden kunnossapitoon. Koemme, että omalla suojelualueellamme kunnossapitolaila yritetään ahtaa nykyaikaisen kaupunki-infran kunnossapitovaatimukset satoja vuosia vanhaan muottiin, ja se ei toimi.

